3,80 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 10
Oktober 2007
56. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,35 €
Schweiz 7,60 sFr
B/Lux 4,50 €
NL 4,90 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,15 €
Norwegen 49,- NOK



B13411

Werkstatt:
- Die Kleinstadt-Kneipe
- Weinerts G8.1 mit Laufachse

Rarität:
Lazarettzug in H0

Berlin Ostkreuz
Baustelle für zehn Jahre

Bahnpark Augsburg:
Schienenkompetenz in der Fuggerstadt

Rhein-Romantik pur
Landschafts-Kunst in 1:87

Unter der Lupe
- Brawas Om21
- Märklins 05003
- Pikos TT-ICE 3
- Buschs Grasmatten
- Piccolo-Startpackung
- Gützolds Kreuzspinne
- Bernina-Wagen von D+R
- Renault-Autohaus von MKD
- Fleischmanns Heizkesselwagen

E40 504

Mit 50 Jahren noch unverwüstlich

Die Einheits-E-Lok E40

MIT GROSSER MODELLÜBERSICHT

Inhalt

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



60 Eine Achse mehr

Aus dem Weinert-Bausatz der pr. G8.1 mit Laufachse macht Rainer Albrecht eine Pasewalker Lokomotive.

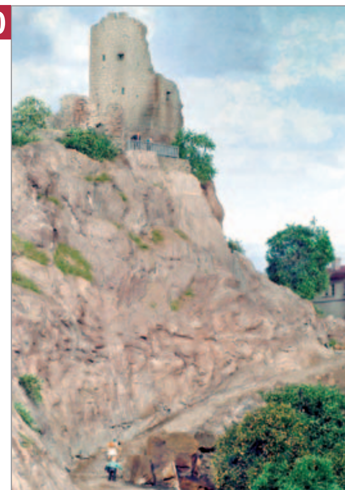
16 Robust und zuverlässig

Vor einem halben Jahrhundert fuhr die erste E40, und noch heute sind Maschinen im täglichen Einsatz.



Großspurig 80

Das Modell der Drachenfelsbahn entstand in H0-Normalspur, doch prägend ist der Landschaftsbau.





86 Notfall-Wagen

Aus handelsüblichen H0-Modellen aus Wien gestaltet Hubertus Müller Lazarettzüge der Epoche I.



28 Rostkreuz adé

Berlins S-Bahn-Knoten im Osten soll innerhalb der nächsten zehn Jahre zum schicken Bahnhof werden.



Titel: E40 Roco, Wagen Brawa, Werk Trix/Umbau, Fahrleitung Viessmann.
Szene und Foto: M. Tiedtke

SIEMENS

Zehn Jahre Versuchsring Wegberg-Wildenrath

● Am 19. August 2007 lud Siemens zum Tag der offenen Tür im Siemens-Prüfcenter für Bahnsysteme in Wegberg-Wildenrath ein, denn es galt, das zehnjährige Bestehen des Testgeländes zu feiern. Auf dem weitläufigen Areal konnten Heerscharen von Besuchern sich hautnah ein Bild von der Vielfalt der Siemens-Fahrzeuge machen. Ausgestellt waren die Weltrekordlok 1216.050, der flüsternde Eurorunner ER20-2007, die osteuropataugliche 189 929, ein dreiteiliger Elektro-Desiro für die ungarische MAV, der spanische Velaro, ein Desiro für Österreich, der viel bestaunte Cargomover und einige siemenseigene Werksloks. Heimlicher Star war die umlagerte 103 226 der Wuppertaler Eisenbahnfreunde. In der Inbetriebsetzung befinden sich derzeit die ebenfalls ausgestellten neuen Airport-Rail-Züge für Bangkok. Die neun 160 km/h schnellen Metros sollen noch in diesem Jahr zur weiteren Inbetriebnahme nach Bangkok ausgeliefert werden. Vier Stück werden in rot-grauer Lackierung als vierteilige Expressvariante mit komfortabler Bestuhlung ausgeliefert, weitere fünf als blau-grau lackierte dreiteilige City-Variante mit über 595 Steh- und 150 Sitzplätzen. Zu Nacharbeiten weilten ein Amsterdamer sowie ein Potsdamer Combino im Prüfcenter. In einer weiteren Halle konnte ein anlässlich einer Ausschreibung der neuen Pariser Metro gebauter Dummy besichtigt werden, der schon auf den Champs-Elysées ausgestellt wurde. Trotz des Aufwands ging der Auftrag am Ende an die Konkurrenz. Daneben standen die siemenseigene E474 104 DG und V 151, eine G1206 der Rurtalbahn, in der Halle. Im Freigelände ausgestellt war noch der nagelneue Rheinbahn-Triebwagen 3305, der so genannte Silberpfeil II. Großes Interesse und lange Warteschlangen erzeugten die Mitfahrmöglichkeiten auf den beiden Testringen. Auf dem kleinen Ring sorgte Lok 5 „Regenwalde" der Selfkantbahn für Rauchschwaden und Begeisterung, was nicht nur am günstigen Fahrpreis von einem Euro für zwei fauchende Runden lag, sondern auch am Können der Mannschaft, die mit Dampf und Getöse für beste Stimmung sorgte. Auf dem großen Testring konnte man im ICE für denselben günstigen Fahrpreis zwei schnelle Runden mit 100 km/h unter französischer Fahrdrahtspannung drehen. Siemens zeigte wirkungsvoll, wie man Züge voll auslasten kann. Selbst in den späteren Nachmittagsstunden riss der Besucherstrom nicht ab und man hatte zeitweise ein Problem, einen freien Platz zum Ausruhen zu finden. Für die kleinen Gäste gab es unter anderem eine Kindereisenbahn und eine Spritzwand der Feuerwehr. Mittels „Ruthmannsteiger" (Hebebühne) konnten sich schwindelfreie Fans auch ein Bild der Anlage von oben machen. Die stets freundlichen Mitarbeiter beantworteten geduldig alle Fragen und machten das Bild des perfekt organisierten Tages komplett.

Siemens bietet am Standort Wegberg-Wildenrath seinen Kunden die Möglichkeit, bestellte Fahrzeuge genau unter die Lupe zu nehmen und vor der Auslieferung zu begutachten. Dazu sind ein Hotelkomplex und ein Tagungscenter angegliedert. Für einen schnellen Überblick über die weitläufige Testanlage dient auch die unter dem Dach stehende große Modellbahnanlage, auf der verschiedene Loks und Züge ihre Runden drehten. Der Testring dient jedoch nicht nur der Erprobung von Fahrzeugen, so können dort auch neue Steuersysteme, Signale, Weichen und Gleise getestet werden. Innerhalb des großen Ringes, der mit bis zu 160 km/h befahren werden kann, finden sich noch weitere Prüfgleise, darunter auch ein Berggleis und eine Kurvenstrecke mit extrem engen Radien für Straßenbahnen. Jede auf der Welt vorhandene Fahrspannung kann über Oberleitung oder Stromschiene eingespeist werden und macht das Prüfcenter damit zu einem echten Kompetenzzentrum.



Foto: Mann

406 085 „Schwäbisch Hall" war auf jeder Fahrt bis auf den letzten Platz besetzt.



Foto: Dollinger

Zum Tag der offenen Tür auf dem Siemens-Testring in Wegberg-Wildenrath wurden einige Ausstellungsobjekte quer durch die Republik gefahren. Aus München rückten 189 929 „Grenzenlose Mobilität", ER 20 001 „Eurorunner: Der Zukunft auf der Spur" und der Ur-Eurosprinter 127 001 an.

VT 137322

Vom Pech verfolgt



Foto: Kolpitz

Die neue Wagenwerkstatt in Zittau verbessert die Arbeitsbedingungen bei Wartung und Pflege der Wagen erheblich.

● Die Wiederinbetriebnahme des rekonstruierten Zittauer Schmalspurtriebwagens VT 137322 (MODELLEISENBAHNER berichtete) steht unter keinem guten Stern. Am Wiederinbetriebnahme-Wochenende, Sonntag, 12. August 2007, musste er wegen eines Gelenkwellenbruches wieder abgestellt werden. Nachdem der Zug als P 708 nach Jonsdorf den Haltepunkt Zittau-Süd noch pünktlich verlassen hatte, blieb er nahe der Mandaubrücke auf freier Strecke stehen. Die Lok 99 731 schleppte ihn bis Zittau-Vorstadt, 99 590 weiter nach Bertsdorf, wo er in den Lokschuppen gebracht wurde. Die mit dem VT vorgesehenen Fahrten übernahm eine Garnitur aus Dampflok und zwei Personenwagen. Aber es gibt auch Positives: Im Bahnhof Zittau wurde die neue Wagenwerkstatt einschließlich Waschanlage eingeweiht, und der ÖPNV-Zweckverband Oberlausitz-Niederschlesien sicherte mit einem neuen Verkehrsvertrag den Betrieb auf den Strecken bis 2023.



Foto: Herforth

Das Glück währte nur kurz. Ein kapitaler Schaden machte das Abschleppen des VT durch die IVk nötig



Foto: Lindner

Eine Insulanerin auf dem Festland: Die Class 66, GB-92700066033-6, der „Euro Cargo Rail", französische Tochter der jüngsten DBAG-Tochter, der britischen „English Welsh & Scottish Railway" (EWS), wird im Verkehr mit Autozügen aus Frankreich nach Basel in Zukunft öfters dort anzutreffen sein.

Im Puzzlefieber auf Spurensuche



Dr. Karlheinz Haucke

Wer hätte das gedacht? Da suchten Leser und Leserinnen, blätterten wieder und wieder Seite um Seite um, vergeblich! Da rauften sich Verkäuferinnen die Haare, witterten den gemeinen Beilagenklau an den Zeitschriftenregalen oder mutmaßten liederlich kontrollierte Vertriebswege.

Und das alles nur, weil wir „Großpuzzle mit Rheingold-Domecars" auf der ersten Umschlagseite getitelt hatten. Wie immer bezogen aufs pfiffige Titelbild, unser Markenzeichen, und als Einführung des Titelbeitrags ab Seite 16. Dass offenkundig nicht wenige Modellbahn-Fans zugleich begeisterte Puzzler sind und unsere Hauptschlagzeile als Beilagenhinweis verstanden, wurden wir erst gewahr, als sich die ersten Anrufer und Anruferinnen auch bei uns meldeten, um ihre Reklamation loszuwerden.

Eine kurze Erklärung unsererseits und alsbald löste sich anfängliche Frustration in befreiendes Gelächter auf. Die vermeintliche Zugabe, auf Neudeutsch Gimmick, hätte jedenfalls die Zustimmung unserer weltweiten Leserschaft gefunden.

Weil wir gerade bei Zustimmung sind: Diese dürfte die jüngste Verlautbarung des Statistischen Bundesamts bei der Modellbahnindustrie finden. Die durchschnittliche Lebenserwartung der Bundesbürger ist weiter gestiegen, was die Einschätzung der Branche bezüglich der Bedeutung der Generation 50 plus bestätigt. Was deren Kaufkraft und Gesundheitszustand anbelangt, gehen die Meinungen allerdings auseinander: Nichts zu beißen, keine Villa im Tessin, aber eine fröhlich vor sich hinschnaufende Modellbahn im Blick? Nicht die schlechteste Perspektive für den Lebensabend!

BAHNWELT AKTUELL


Foto: Mike Heger

Wegen umfangreicher notwendiger Bauarbeiten wurde der Zugverkehr auf der Arlbergbahn zwischen Landeck und Bludenz vom 11. bis 28. August 2007 gesperrt. Für die Güterzugumleiter wurden zusätzliche Diesellokomotiven der DBAG nach Oberschwaben/Allgäu umgesetzt. Railion Logistics stellte aus Mainz-Bischofsheim fünf Fahrzeuge der Baureihe 225 zur Verfügung. Am 12. August 2007 überführte 225 100, hier bei Weiterstadt, ihre Schwesterlokomotiven 040, 002, 006 und 059 nach Lindau Reutin.

SIEMENS

Baltikum-Runner

● Die litauische Staatsbahn „Lietuvos Gelezinkeliai" bestellte am 22. Juli 2005 34 Diesel-Loks der Eurorunner-Familie, Typ ER20CF, bei Siemens. Der 120-Millionen-Euro-Vertrag enthielt eine Option für zehn weitere Maschinen und sah die Lieferung ab Mitte 2007 bis 2009 vor. Am 18. August 2007 wurde die erste Lok von München Allach zur Ostsee nach Mukran/Sassnitz überführt. Im Unterschied zu den von deutschen Schienen bekannten Eurorunnern (ER 20 BU und BF) sind die in Litauen als DE 20 001 bis 034 gekennzeichneten Loks 138 Tonnen schwer (knapp 60 Tonnen mehr!), verfügen über eine fast dreimal so große Tankkapazität (7000 Liter) und sind mit 22850 Millimetern knapp 3,50 Meter länger. Der 2000 kW starke Dieselmotor MTU 16V4000 R41 erzeugt über die sechs Achsen eine Anfahrzugkraft von 450 kN (BF: 235 kN). Allerdings ist die Lok nur für 120 km/h zugelassen (BF: 140). Die Überführungsfahrten führt die Mittelweserbahn (MWB) durch.


Fotos: Dollinger

MWB-1116912 zog den Zug, der aus einem ÖBB-Messwagen, zwei Kesselwagen mit Adapter für die automatische Kupplung und einem Flachwagen mit Bauteilen für das Drehgestell bestand: Da in Litauen ein Breitspurnetz besteht, erfolgt die Überführung nach Sassnitz auf Hilfsdrehgestellen.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Zuschlag an DB Regio

● Die ursprüngliche Vergabe des Ostnetzes an DB Regio veranlasste nicht nur den Mitbewerber Veolia (Nord-Ostsee-Bahn) zu Protesten. Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Dietrich Austermann zog die Notbremse und führte ein neues Vergabeverfahren durch. Nun ist nach langem Tauziehen ein Ende erreicht und DB Regio steht erneut als Sieger fest. Das neue Angebot der Regionalbahn Schleswig-Holstein verspricht dem Land zudem mehr als 200 Millionen Euro Entlastung im Vertragszeitraum. Beim „Netz Ost" handelt es sich um Nahverkehr auf einem 370-Kilometer-Netz von Lübeck aus nach Hamburg, Kiel, Puttgarden und Büchen. Ab 2009 sollen für den Bestellzeitraum von zehn Jahren moderne Doppelstockwagen mit E-Loks auf der dann elektrifizierten Strecke von der Elbe an die Trave fahren. Auf den anderen Strecken rollen dann Alstom-LINT-Tw statt VT 628 und bringen so qualitative Verbesserungen für die Reisenden.

Zwischenhalt

■ **Rund 2500 Jugendliche** begannen am 3. September ihre Ausbildung oder ein duales Studium bei der Deutschen Bahn. Hinzu kommen etwa 500 Praktikumsplätze des DB-Programmes „Chance Plus".

■ **Der 120. Geburtstag der Selketalbahn** wurde am 7. August mit einem besonderen Festakt im Bahnhof von Gernrode gewürdigt. Zwei Wochen lang waren alle Lokomotiven zudem mit einem entsprechenden Hinweisschild versehen.

■ **Das „Seehäsle" Radolfzell – Stockach** geht ab 2008 an die Hohenzollerischen Landesbahnen (HzL). Zugverkehr und Wartung der Infrastruktur wurden bis 2023 an die HzL vergeben, Einsprüche gab es nicht.

■ **Weitere Personaländerungen** gibt es von SBB Cargo zu vermelden: Der Leiter Finanzen, Peter Meier, verlässt das Unternehmen. Der Personalchef Daniel Eigenmann wechselt in die Pharmaindustrie. Der Bereich FInanzen wird vorerst von Thomas Remund, Leiter Corporate Accounting, interimsweise geführt.

■ **Die Strecke Nürnberg – Fürth** wird viergleisig ausgebaut. Das Eisenbahnbundesamt hat den Planfeststellungsbeschluss für einen weiteren Bauabschnitt erlassen, der 2009 abgeschlossen sein soll.

■ **DB AG trennt sich von Immobiliengeschäft:** Wie eine Wirtschaftsnachrichtenagentur erfahren haben will, steht die Bahn offenbar vor dem Verkauf der Immobilientochter „aurelis". Diese besitzt nicht betriebsnotwendige Grundstücke zum Buchwert von rund einer Milliarde Euro, am Bieterverfahren nehme etwa ein halbes Dutzend Interessenten teil.

■ **Die Vossloh AG** hat sich von ihrem Vorstandsvorsitzenden Dr. Gerhard Eschenröder getrennt. Grund seien gravierende Meinungsverschiedenheiten im Vorstand, so



Foto: Hruza

Alle vorzeigbaren Fahrzeuge der Rittner-Bahn wurden am Festtag ausgestellt oder waren im Einsatz.

SÜDTIROL

„Bahnl" wird 100

● Auf den Tag genau, am 13. August 2007, 100 Jahre nach der Eröffnung der Rittner-Bahn in Südtirol, wurde das Jubiläum der kleinen Bahn groß gefeiert. Schon den ganzen Sommer gab es verschiedene Veranstaltungen. Der eigentliche Festakt begann in Klobenstein. Nach der anschließenden Fahrt nach Oberbozen wurde der dortige Platz vor dem Bahnhof nach Ing. Josef Riehl, dem Erbauer des „Bahnl", feierlich benannt. Zuletzt begaben sich die Gäste und Einheimischen nach Maria Himmelfahrt, wo ein zünftiges Fest stieg. Als Zubringer für die Festgäste fuhr das „Bahnl" den ganzen Nachmittag auf der Strecke nach Maria Himmelfahrt. Neben den lokalen Honoratioren war auch die bundesdeutsche Politik gut vertreten: Dr. Hans-Jochen Vogel, unter anderem früherer Oberbürgermeister von München und ehemaliger SPD-Vorsitzender, und Dr. Frank-Walter Steinmeier, amtierender Außenminister (SPD), erwiesen der Rittner-Bahn die Ehre. Beide Politiker verbringen dort seit Jahren ihren Sommerurlaub. Weitere Anziehungspunkte waren Modellbahnausstellungen, Sonderstempel der Post und Souvenirverkauf. Nach 100 Jahren wird der Ritten demnächst vorübergehend nur auf der Straße zu erreichen sein. Die Seilschwebebahn, die seit 15. Juli 1966 den Zahnradabschnitt von Bozen nach Oberbozen ersetzte, wird in den kommenden Monaten abgerissen. An ihrer Stelle wird eine moderne Großkabinen-Umlaufbahn mit höherer Transportkapazität gebaut.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Renovierungsarbeiten abgeschlossen



Die Halle des frisch restaurierten Lübecker Hauptbahnhofs am 31. Juli 2007, die Fahrleitung geht 2008 in Betrieb und ist noch im Bau.

Foto: Brüggemann

● Die DB AG hat am 20. Juli 2007 den renovierten Lübecker Hbf in Betrieb genommen. Vier Jahre dauerten die Arbeiten. Rund 50 Millionen Euro kostete die Sanierung. Komplett neu wurde der etwa 100 Meter lange Personensteg gebaut, ebenso wurden dort neue Kioske und Imbisse integriert. Die Bahnhofshalle ist 130 Meter lang, 85 Meter breit und hat vier Bahnsteige. Diese haben eine Höhe von 76 Zentimetern, der neue Personensteg wurde für die Elektrifizierung um 60 Zentimeter angehoben. Die Baumaßnahme erfolgte in Absprache mit dem Denkmalschutz und das führte dazu, dass der Lübecker Hbf sein altes Gesicht behielt. Jeder Bahnsteig erhielt eine zusätzliche Treppe sowie einen Personenaufzug. Voraussichtlich im nächsten Jahr wird die Bahnstrecke von Hamburg nach Lübeck elektrifiziert sein, die Bauarbeiten daran laufen bereits seit einem Jahr und sind im Zeitplan.

dass der Vertrag „aus wichtigem Grund" mit sofortiger Wirkung widerrufen wurde. Neuer Sprecher des Vorstandes ist Werner Andree, bisher Finanzvorstand der AG.

■ **Eine Überprüfung der Stationspreise** der DB AG hat die Bundesnetzagentur eingeleitet. DB Station und Service wurde aufgefordert, grundlegende Daten zum aktuellen Stationspreissystem offen zu legen. Mit der Überprüfung kommt die Agentur vielfachen Forderungen privater Eisenbahnunternehmen und der SPNV-Aufgabenträger der Länder nach.

■ **DB Regio Bayern** hat bei Alstom für die Strecke München – Passau zwölf elektrische Triebzüge des Typs Coradia Lint bestellt, die ab Dezember 2009 dort zum Einsatz kommen sollen.

■ **Nachbesserungen bei den SNB** (Schienenbenutzungsbedingungen) fordern die Bundesarbeitsgemeinschaft der SPNV-Aufgabenträger und das Netzwerk Privatbahnen von der DB Netz AG. Die bisherige Version lasse Transparenz vermissen, sehe keine Detailinformationen vor und biete keinen Anreiz, den Netzzustand zu verbessern.

■ **Der Hofzug Ihrer Majestät** Elisabeth II. von Großbritannien ist mit dem Erwerb der English, Welsh & Scottish Railway (EWS) durch die DB AG in deren Besitz übergegangen. Damit erweitert der Konzern sein Geschäft um den Betrieb königlicher Züge.

■ **Railion Deutschland** setzt die Modernisierung seiner Spezialwagenflotte fort und will 1660 neue Doppelstockwagen für den Autotransport beschaffen. Die neuen Wagen des Typs 560 sind flexibler als das alte Wagenmaterial und besser auf die Bedürfnisse der Autoindustrie zugeschnitten.

■ **Die Dänischen Staatsbahnen (DSB)** verkaufen sechs E-Loks der Reihe EA an Bulgarien. Die Maschinen werden vorher in der Kopenhagener DSB-Werkstatt generalüberholt.

Foto: Wittek



Dieser Henschel-B-Kuppler von „Vallourec & Mannesmann Tubes" (V&M), Werk Düsseldorf-Reisholz, erhält derzeit eine neue HU, um dann als zweite Werkslokomotive für die Verschiebetätigkeiten auf dem Firmengelände zu dienen. Die Aufarbeitung erfolgt über Industriebahn Reisholz (IDR).

BAHNWELT AKTUELL



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Emersleben

Euro-City heißt nicht nur, bequem über Ländergrenzen im Zug zu reisen, sondern auch zügig, ohne lästige Lokwechsel. Für eine deutsch-polnische Beschleunigung wurden deshalb im Jahr 2004 insgesamt vier polnische Diesellokomotiven der Baureihe SU 46 von PKP-Cargo unter Mitarbeit von DB-Systemtechnik im Werk Poznan mit der vorgeschriebenen deutschen Zugsicherungstechnik ausgerüstet. Neben der Technikanpassung mussten die Bedienelemente wie auch die Dokumentation zweisprachig ausgeführt werden. Ziel war die Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt für Fahrten auch nach Deutschland, um einen nur 20 Kilometer langen Streckenabschnitt bis zum nächsten Lokwechsel auf E-Traktion zu überbrücken und gleichzeitig eine Lok der BR 232 von Railion einzusparen. Wie heißt der deutsche Grenzort, wo auf den früheren Lokwechsel durch den Einsatz der SU 46 verzichtet werden kann?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Oktober 2007 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Augustheft lautete: „BR 705/Tu 47 und CKD". Gewonnen haben: Schady, Frank, 18551 Lohme; John, Thorsten, 19288 Leussow; Tietze, Arved, 31134 Hildesheim; Wilke, Uwe, 39128 Magdeburg; Dietz, Alexander, 95028 Hof; Jubert, Ralf, 01097 Dresden; van der Haar, Johann, NL-7221 GB Steenderen; Nothdurft, Peter, 68167 Mannheim; Bergmann, Fred, 99706 Sondershausen; Schuchardt, Claus, Weinböhla; Haslebner, Nikolai, A-8740 Zeltweg; Riedel, M., 01558 Großenhain/Sachsen; Hahlweg, Jörg, 15537 Erkner; Gerlach, Manfred, 36452 Kaltennordheim; Taube, Ulrich, 14776 Brandenburg; Munk, Werner, 12049 Berlin; Erker, Rolf, 04451 Borsdorf; Häckl, Nils, 01561 Priestewitz; Rieckemann, Matthias, 08321 Zschorlau; Föhr, Christiane, 37520 Osterode.

SCHWEIZ

Streckenunterbrechung

Außerordentlich starke Regenfälle in der Zeit vom 8. bis 10. August 2007 führten zu diversen Streckenunterbrechungen in der Schweiz. Besonders gravierend waren sie auf der West-Ost-Hauptlinie via Bern. Nachdem schon am 8. August in Flamatt, westlich von Bern, die Linie durch Erdrutsche für einen Tag unterbrochen war, verursachten die anhaltenden Niederschläge ab Freitag, 10. August 2007, eine erneute, diesmal lang andauernde Sperre. Zwischen Flamatt und Wünnewil an der Strecke Bern – Fribourg wurde der in einer Kurve in Hanglage gelegene Bahndamm durch die Wassermassen unterspült. Das führte auf einer Länge von 150 Metern zu einer seitlichen Verschiebung des Dammes von etwa 30 Zentimetern und einer Absenkung von rund 50 Zentimetern. Es handelte sich um tiefgründige Rutschungen. Betroffen waren rund 20 000 Reisende täglich.



Foto: Armin Schmutz

Intensive Untersuchungen rund um die Uhr durch Geologen und Ingenieure ergaben, dass der Damm saniert werden konnte.

Sofort wurden zwischen Bern und Friboug direkte Busse auf der Straße eingesetzt, ebenfalls für den Lokalverkehr im Raum Thörishaus – Flamatt – Schmitten. West-Ost-Passagiere wurden aufgefordert, die Jura-Südfußlinie via Biel zu benützen, da die Intercity-Züge in Bern und Fribourg kehrt machten. Die einspurige Inbetriebnahme wurde für Ende August in Aussicht gestellt, indem der Hang oberhalb des Dammes entwässert, am Böschungsfuß ein 7000 Kubikmeter umfassender Erdwall zur Stabilisierung errichtet, eine Hangwasserfassung installiert sowie Gleis und Fahrleitungsanlagen repariert wurden. Die langfristige Sanierung wird jedoch dauern.

DB REGIO

Aufatmen

Nach der Vergabe des SPNV auf der Moselstrecke für 17 Jahre an die DB AG konnten die Mitarbeiter des Trierer Bw aufatmen. Wären die Moselstrecken an einen Konkurrenten gegangen, hätte die Bahn im Trierer Bahnbetriebswerk viele Mitarbeiter entlassen müssen. Es wird aber bereits ab diesem Dezember zu Streichungen von Zügen, vor allem in den frühen Abend- und Morgenstunden kommen. Die Bahn wird ab Dezember 2009 neue Talent-Triebwagen auf der Strecke einsetzen.



Foto: Rudolph

Gmeinder aus Mosbach lieferte Anfang August eine Neubaulok des Typs D75 aus. Via München wurde die Diesellok von der Locomotion-189 908 nach Linz überführt.

DBAG-HALBJAHRESBILANZ

„Auftrag erfüllt"

Selbstbewußt begann Hartmut Mehdorn die Pressekonferenz zur DB AG-Bilanz für das erste Halbjahr 2007: „Der Auftrag aus der Bahnreform ist vollständig erfüllt. Die Eisenbahn in Deutschland ist saniert, der Verkehr auf der Schiene nimmt kontinuierlich zu." Der DB AG-Konzern erwirtschaftete nach eigenen Angaben einen Umsatz von 15,3 Milliarden Euro (plus 5,8 Prozent zum Vorjahreszeitraum), das operative Ergebnis stieg um 44 Prozent beziehungsweise 416 Millionen Euro. Auch die Zahl der Beschäftigten liege mit 231000 um etwa 2000 höher. Vier Millionen zusätzliche Fahrgäste hätten die Züge der Bahn benutzt, im europaweiten Speditionsgeschäft habe sich das Sendungsvolumen um zehn Prozent gesteigert. Finanzvorstand Diethelm Sack rechnet auch für das Gesamtjahr mit einer „Entwicklung, die leicht über unserer Prognose liegt". Kritik an den Zahlen äußerte das Bündnis „Bahn für alle": Ziehe man die staatlichen Zuschüsse für Infrastruktur und Nahverkehr von rund acht Milliarden Euro ab, werde aus dem Plus ein Minus. Der ausgewiesene Gewinn entspreche knapp einem Prozent des Anlagevermögens; Anleger würden mindestens zehn Prozent erwarten.



Foto: Marquardt

Mitte August verweilte 218 391 der Bahntochter Deutsche Bahn Gleisbau (DBG) im Kreise ihrer Schwestermaschinen für eine knappe Woche zur Reparatur in Kempten.

BAHNWELT AKTUELL

ÖSTERREICH

E-Triebwagen mit Güterbeförderung



Foto: Haslebner

StLB-ET 2 als Zug 8603 bei Bad Gleichenberg am 23. Juli 2007.

● Vom ÖBB-Bahnhof Feldbach zweigt eine 21 Kilometer lange Lokalbahn nach Bad Gleichenberg ab. Diese elektrisch betriebene Normalspurstrecke wurde im Jahre 1931 eröffnet und wird von den Steiermärkischen Landesbahnen (StLB) betrieben. Der Personenverkehr wird mit den beiden Triebwagen ET 1 und ET 2 abgewickelt. Diese Triebwagen wurden von der Grazer Waggonfabrik im Jahre 1931 für die „Gleichenberger Bahn" gebaut. Für den Güterverkehr kommt Lok E 41 zum Einsatz. Falls aber das Frachtaufkommen nach Bad Gleichenberg nur ein Wagen ist, nimmt ein Triebwagen diesen Wagen mit (Bild). Der ET hat nur eine Leistung von 300 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

TOP und FLOP



TOP: Zwei Monate plus

Die Vulkan-Eifel-Bahn verlängert die täglichen Fahrten auf ihrer Strecke Gerolstein – Daun um zwei Monate bis zum 26. Oktober dieses Jahres. Urlauber, Einheimische und Gäste können weiter das besondere Panorama an der Strecke in den „Roten Brummern", VT 98, erleben. Die Entscheidung fiel aufgrund des großen Zuspruches in der laufenden Saison.



FLOP: Aus für Nacht- und Autozüge



Foto: Dollinger

Nicht nur die DB AG dünnt ihr Nachtzug-Netz aus. Auch City-Night-Line (CNL) verabschiedet sich vom CNL 362/363 Orion: Bereits zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember wird der Nachtzug zum letzten Mal zwischen München und Prag verkehren.

Erst sickerten Meldungen über die Schließung einzelner DB-Autozug-Terminals durch, darunter Kornwestheim und Dortmund, jetzt ist es offiziell: Die DB AG will sich von einer Reihe Auto- und Nachtzugverbindungen trennen. Neben den beiden benannten Standorten sollen auch die Auto- und Nachtverbindungen nach Binz auf der Ostseeinsel Rügen entfallen. Zur Begründung führte Dagmar Kothe von der DB Autozug GmbH an, dass ein Großteil des Wagenmaterials zu alt sei und deshalb ausrangiert werden müsse. Daher stünden nicht mehr genug Wagen für alle Verbindungen und Terminals zur Verfügung, Geld für neue Wagen gebe es nicht.



Foto: Oehler

Anlässlich des bevorstehenden Fristablaufs des als Weltmeisterschaftszug bekannten VT 08, der von der BSW-Freizeitgruppe-VT08 Braunschweig betreut wird, ging selbiger vom 9. bis 12. August 2007 auf eine letzte große Deutschland-Tour. Am Morgen des 10. August verlässt der vierteilige Triebzug Chemnitz Hbf mit dem Ziel Görlitz.

DB REGIO

Ostsee-Flirt



Foto: Schulz

Ein neuer Flirt der DB AG steht vor dem Pankower Stadler-Werk.

● Von Dezember 2007 bis Dezember 2019 wird DB Regio auf dem Teilnetz Ostseeküste etwa drei Millionen Zugkilometer jährlich fahren. Das Unternehmen investiert insgesamt rund 70 Millionen Euro. Im November 2005 hatte DB Regio das Teilnetz Ostseeküste nach einer europaweiten Ausschreibung gewonnen. Dazu gehören die Abschnitte Rostock – Stralsund und Stralsund – Sassnitz/Binz. Die Niederflurfahrzeuge vom Typ „Flirt" (Flinker leichter innovativer Regional-Triebzug) des Schweizer Herstellers Stadler, die dort zum Einsatz kommen sollen, absolvieren derzeit ihre Zulassungsfahrten.



Foto: Mike Heger

Ost-Schweizerin: SBB Cargo Deutschland mietete bei „Alstom Lokomotive Service" zwei vollmodernisierte V 100 (Ost) langfristig an, die auch die SBB-Cargo-Lackierung erhielten. Die Fahrzeuge sollen um Völklingen zum Einsatz kommen und dort dringend in der Schweiz benötigte Am 843 freisetzen. Nachdem bereits am 9. Juni 2007 203 652 aus Stendal überführt wurde, folgte am 16. August 203 558. Als Tfzf 49920 erreicht sie Friedberg in Hessen.

BAHNWELT AKTUELL

Zeitreise

Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher



V200 004 war noch eine Rarität, die Baureihe 05 war es in ihrer gesamten Betriebszeit.

Exoten in Altona

Die drei Baureihen 05, V200 und DE2700 auf den beiden Aufnahmen waren, zumindest zur Zeit ihrer Ablichtung, Eisenbahn-Seltenheiten. Der Bahnhof Altona in Hamburg zeigt auch ein paar Besonderheiten: Von außen erkennt man ihn heute kaum als Ankunfts- und Abfahrtsort für Züge, glaubt, eher ein Kaufhaus zu betreten. Unter den vielen Bausünden aus den 1970er-Jahren hätte er eine gute Chance auf einen der vorderen Plätze. Aber der Altonaer Bahnhof blickt auch auf eine lange Geschichte zurück, wurde er doch bereits 1844 eröffnet. Seine prachtvollste Zeit hatte er ab 1898 als großstädtischer, elfgleisiger Bahnhof mit überdachter Halle. Trotz schwerer Beschädigung im Zweiten Weltkrieg bauten Hamburgs Bürger den Bahnhof wieder auf. Erst die Stadtoberen in den 1970er-Jahren machten den alten Bahnhof platt. Sehenswert ist in Altona auch die einmalige Be- und Entladung der Autoreisezüge. Die Autos verlassen den Bahnhof über den Kopfbahnsteig!

Foto: Alkofer



Dass die für Norwegen gebauten DE2700 (re.) jemals in Deutschland laufen, war so nicht gedacht.

Foto: Juditzki



Die neue 202 271 der Bocholter Eisenbahngesellschaft ist eine der letzten teilmodernisierten Loks aus dem Werk Stendal. Nunmehr werden von Alstom nur noch vollmodernisierte Loks angeboten. Die Aufnahme entstand während eines Arbeitszugeinsatzes zwischen Roisdorf und Köln-Eifeltor.

RHEINLAND-PFALZ

Beschleunigung

Das seit vielen Jahren bestehende Nadelöhr am Grenzübergang der Moselstrecke zwischen Deutschland und dem Großherzogtum Luxemburg soll nun durch die Modernisierung der Moselstrecke behoben werden. Dies verkündete im Juli der Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee im Rahmen eines regionalen Verkehrsgipfels in Trier. Laut Verkehrsminister solle der Ausbau der bisher eingleisigen zur zweigleisigen Strecke im Bereich des Grenzabschnitts zwischen Igel und Wasserbilligerbrück schon 2010 beginnen. Dies würde zur Freude der grenzüberschreitenden Berufspendler eine deutliche Fahrtzeitverkürzung ab 2012 für die Fahrt von Trier zum Hauptbahnhof Luxemburg bedeuten.

Foto: Marquardt



An alter Wirkungsstätte auf der Südbahn Ulm – Friedrichshafen kam 221 135 Anfang August zum Einsatz: Im Bauzugdienst zwischen Bad Schussenried und Biberach war sie mehrere Tage zu bewundern. Am 4. August 2007 holt sie in Mochenwangen eine Fuhre Schotter ab.

MÜNCHEN

Würdige Verabschiedung

● Ein außergewöhnlicher Sonderzug fuhr am 27. Juli 2007 von München Hbf nach Bamberg und zurück. Grund war zum einen eine kleine Feier zum 33. Geburtstag des Münchner Lok-Heiligtums 103 245, zu der alle Personen, die mit der Lok zu tun haben, eingeladen wurden. Zum anderen wurde mit dem Sonderzug auch Josef Deschermaier, dienstältester Münchener Triebfahrzeugführer, überrascht, der nach 51 Jahren in den Ruhestand verabschiedet wurde.



Foto: Dollinger

Die Drei-Wagen-Garnitur bei Zollmühle in der Nähe von Weißenburg erinnerte ein wenig an die Zeiten, als die ICs nur die 1. Klasse führten und mit wenigen Wagen durch die Republik rasten.

DB-TOURISTIK

Neue Ameropa-Werbelok



Foto: Emersleben

Der neue Ameropa-Zug verlangt geradezu die Umsetzung ins Modell.

● Der Name „Ameropa" steht seit Jahrzehnten für Urlaub mit der Bahn. Mit einem neuen Auftritt startet die DB-Tochter mit aufgefrischtem Logo und dem Slogan „Mach mal kurz Urlaub" in eine neue Ära. Um dies bundesweit publik zu machen, ging Ende August der „Ameropa DB-Erlebniszug" auf die Reise, war unter anderen in Berlin (Bild), wo er am 24. August 2007 auch präsentiert wurde, Hamburg, Stuttgart und München. Direkt am Bahnsteig konnten sich Reisehungrige über neue Angebote informieren. Mit der 110 325-8 kommt nun die zweite Bügelfalte in den Genuss einer attraktiven, kurzzeitigen Werbebeklebung. 1996 fuhr 110 487 mit Motiven der „Sendung mit der Maus" durchs Land.

BAHNWELT AKTUELL

SCHWEIZ

241A65


Foto: Armin Schmutz

Der einzigartige Gigant 241 A 65 steht wieder unter Dampf.

● Erstmals nach Einbau einer neuen Kropfachse war die bullige Ex-SNCF-241 A 65 „Mountain" wieder einmal auf Extrafahrt. Am 25. August 2007 war der Zug mit den blauen Wagen für eine Firma auf der Route Gümligen – Aarberg – Yverdon – Biel – Gümligen unterwegs. Am Sonntag, 26. August 2007, lud der Verein 241 A 65 zu einer öffentlichen Fahrt von Burgdorf nach Brugg und zurück. Während der längeren Standzeit der Lok ergänzte der Verein seinen Fuhrpark um zwei schwere Stahlwagen, die zu einem Bistro- beziehungsweise Barwagen umgebaut wurden, so dass sich mit dem schon bestehenden Mannschaftswagen eine vereinseigene Zug-Komposition bilden lässt.


Foto: Brüggemann

Die Museumslok V 160 003 brachte am 6. August 2007 dänische MR- und MRD-Triebwagen, die der DB-Baureihe 628 ähneln, von Dänemark nach Neustrelitz zu Arriva-Werke Nord (ex. Ostmecklenburgisches Bahnwerk). Die ehemaligen DSB-Triebwagen, gehören nun Arriva und sollen in Zukunft in Polen eingesetzt werden.


Foto: Gsänger

Autofreier Sonntag hieß es am 5. August 2007 im Tauber- und Maintal zwischen Tauberbischofsheim und Freudenberg. Zu diesem Anlass verdichtete die Westfrankenbahn den Takt mit speziellen Fahrradzügen, einer Doppelgarnitur 628 sowie zwei Garnituren mit 218 und vier n-Wagen. Eine der 218-Garnituren hat gerade den Haltepunkt Faulbach verlassen und man beachte den an zweiter Stelle eingereihten Fahrradtransportwagen!



Foto: Witry

Mitte August fanden entlang der Mosel- und angrenzenden Saarstrecke Testfahrten mit der neuen Voith-Maxima 40 CC, der weltweit stärksten einmotorigen dieselhydraulischen Lokomotive, statt. Neben der 130 Tonnen schweren Lok gehörten zum Messzug ein Taurus der ÖBB und ein Messwagen der rheinisch-westfälischen Technischen Hochschule Aachen. Bei den Messungen wurden verschiedene Streckenabschnitte mehrfach pro Tag befahren. Im Bahnhof Konz genoss ein Drehgestell der Lok am 13. August 2007 erhöhte Aufmerksamkeit vom Begleitteam.

Der Schwellenleger

Ticket to ride

● „She's got a ticket to ride", sangen die Beatles vor über 40 Jahren. In Deutschland eine Fahrkarte zu erwerben, ist von Land zu Land, von Verbund zu Verbund, ja teilweise auf ein und derselben Strecke von Zug zu Zug verschieden. Die Krönung der Kundenfeindlichkeit durften die Fahrgäste von DB Regio erleben, die in mehreren Regionalbereichen den Erwerb von Fahrkarten im Zug einstellte und Reisende ohne gültigen Fahrausweis quasi unter Verdacht stellte. „Bahn im Verfolgungswahn", titelte „Der Fahrgast", die Zeitschrift des Fahrgastverbandes Pro Bahn. DB Regio selbst ließ erklären, dass der Fahrkartenerwerb nicht zu den von den Kunden am meisten nachgefragten Dienstleistungen der „KiN" (Kundenbetreuer im Nahverkehr) gehöre, und da es genug Automaten gebe, könne man darauf verzichten. Zu völlig anderen Einschätzungen gelangte beispielsweise die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV), die im Auftrag der Landesregierung für den SPNV im Land verantwortlich ist. In einer Kundenzufriedenheitsanalyse schnitt die Ostseeland Verkehr GmbH (OLA) erneut sehr gut ab. Durch den Einsatz von Kundenbetreuern in den Zügen stieg die Zufriedenheit der Fahrgäste beim Fahrscheinerwerb von 2,08 auf 1,25 (wie Schulnoten): Ein Jahr zuvor hatte die OLA auf der Strecke Rehna – Schwerin – Parchim Automaten durch freundliche und gut geschulte Zugbetreuer ersetzt. „Wir fühlen uns von der Richtigkeit unserer Servicephilosophie ‚Menschen statt Automaten' bestätigt", freut sich OLA-Geschäftsführer Jan Bleis. So konnten nicht nur neue Kunden gewonnen, sondern auch 13 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher



Mit modellbahngerechten Kurzzügen wie hier 1959 bei Oberwesel im Rheintal waren E40 eher selten unterwegs.

Mit einem Zug des kombinierten Ladungsverkehrs kämpfen sich zwei Lokomotion-139 bei Gries zum Brenner bergan.

Vollzeit-Kraft

50 Jahre Einheits-E-Lok E40

Aus der für Schnellzüge konstruierten E10 leitete die DB Güterzugversionen ab. Noch heute stehen diverse Loks der Baureihen 140 und 139 im täglichen Einsatz. →



Foto: K. Eckert



Foto: Frickel

Erst der Einbau der Stoßdämpfer links und rechts der Kastenabstützung verminderte die Nickbewegungen im Fahrwerk.



Foto: Dr. Rolf Brüning

Anfangs dämpften Gummiplatten nur mangelhaft die Nickbewegungen der Drehgestelle um die Kastenabstützung.

Wenn es den 50. Geburtstag einer Lokomotivbaureihe zu feiern gilt, muss man den Text normalerweise in der Vergangenheitsform schreiben, weil Regeleinsätze längst Geschichte sind. Dass das bei der E40, heute 140 anders ist, liegt an der mit 879 Loks großen Stückzahl und an dem steigenden Güteraufkommen auf der Schiene. Derzeit fehlt es DB Railion an moderneren Loks, die alten Damen zu ersetzen. Andererseits sind die letzten Loks auch erst 1973 in Dienst gestellt worden. Die Unterbaureihe 139 verzeichnete sogar im Laufe der letzten 20 Jahre Zugänge in Form von Umbauten aus Maschinen der für Schnellzüge entwickelten 110.

Mit Heinz Hohn, Teamleiter im Bereich Triebfahrzeugmanagement Süd von DB Railion in München, treffe ich mich am 28. Juli 2007 am S-Bahnhaltepunkt Berg am Laim. Es steht eine Führerstandsmitfahrt auf einem Zebra an. Zebra? Diesen Spitznamen tragen wegen ihrer außergewöhnlichen weiß-schwarz-blauen Lackierung die vom DB-Partnerunternehmen Lokomotion eingesetzten 139. Diese Baureihe kann man vereinfacht als eine 110 mit geändertem Getriebe oder als 140 mit elektrischer Widerstandsbremse beschreiben. Die ersten Loks wurden 1960 als Baureihe E40.11 eingereiht, da sie lediglich die elektrische Widerstandsbremse von normalen E40 unterscheidet. Äußerlich erkennt man die ab 1968 als 139 eingereihten Loks auf Anhieb an den beidseitigen Lüftungsschlitzen in den großen Dachhauben.

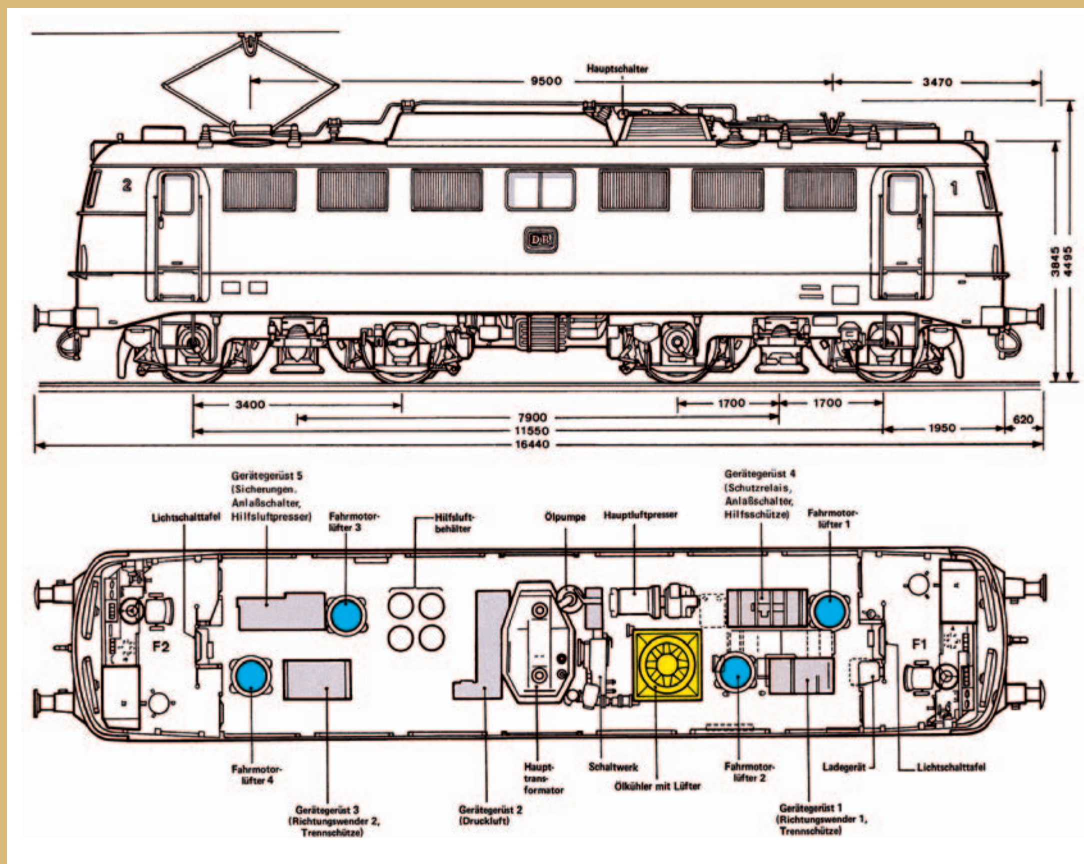
Da wären wir eigentlich schon mitten in der E-Lok-Technik. Einer, der die drei Typen sehr genau kennt, ist E-Lok-Fachmann Werner Streil, den ich am Vortag besucht hatte. Noch 1957 bekam das Bahnbetriebswerk (Bw) Heidelberg, wo Streil damals als Werkmeister tätig war, die ersten Exemplare der E40 zugeteilt. Auf die Frage nach der Zuverlässigkeit der Loks erzählt Werner Streil: „Mechanisch machten die Loks

Schwerwiegende Fehler traten bei den E40 nicht auf

keinerlei Probleme. Das war auch kaum verwunderlich, schließlich stammt das Laufwerk mit Ausnahme des Getriebes von der für 150 km/h ausgelegten Schnellzuglok E10. Da damals die Güterzüge zumeist mit maximal 65 km/h unterwegs waren und nur wenige 80 km/h schnell unterwegs sein durften, waren die Loks bezüglich der Geschwindigkeit keinen großen Belastungen ausgesetzt. Die 150 km/h der E10 entsprachen 109 km/h



bei der E40. In den kritischen Drehzahlbereich drang die E40 im Güterzugdienst gar nicht vor. Das änderte sich, als man die E40 in den Ruhezeiten des Güterverkehrs im Nahverkehrsdienst einsetzte. Für schnellfahrende Züge hat man die zulässige Geschwindigkeit der E40 von 100 auf 110 km/h hinaufgesetzt und war nun genau in dem kritischen Bereich wie bei der E10. Hin und wieder gab es dann einen Kollektorüberschlag, bei dem die Bürstenhalter Schaden genommen haben. Im Gegensatz zur E10 machte der Schaltwerksantrieb keine Schwierigkeiten, da selbst bei schweren Güterzügen im Flachland kaum geschaltet werden musste. Trotzdem wurde analog zur E10 der Antrieb getauscht. Ab E40 246 ersetzte man analog zur Baureihe E10 den zu Getriebeschäden neigenden Batterie-Lademaschinenantrieb durch das statische Ladegerät ELH 511. Diese Änderung ist wichtiger, als man zunächst denkt, da sämtliche Steuerungsvorgänge sowie Sicherheitsfahrschaltung (Sifa), Induktive Zugsicherung (Indusi) und Beleuchtung da- →



Zeichnungen: DB, Slg. Frickel

Zeichnung einer 140. Die 139 hätte am Platz der Hilfsluftbehälter den Lüfter der elektrischen Bremse.

Foto: Krauss-Maffei



Eine E40 wird bei Krauss-Maffei komplettiert. Die Kästen mit Faltenbalg am Drehgestell führen zu den Fahrmotorlüftern.

Foto: Dr. Rolf Brüning



E40 173, hier bei Hanau, gehört zu den Loks, die ab Werk mit Mehrfachdüsen-Lüftergittern ausgestattet waren.


Foto: Frickel

Mit Einschalten des Batterie-Hauptschalters erweckt Heinz Hohn 139 177, die ehemalige 110 177 zum Leben.

von abhängig sind. Vorteil der Änderung war, dass der Ölkühlerlüfter, der die Lichtmaschine antrieb, nicht mehr ständig laufen musste. Mit der Erhöhung der Geschwindigkeit hat man die Schraubenfedern der Radsatzfederung gegen Gummielemente getauscht. Probleme wie bei der E10, wo durch die hohen Geschwindigkeiten auftretende hochfrequente Schwingungen die zwischen Drehgestell- und Hauptrahmen liegenden Membran-Bleche und Drehzapfenlaternen Risse erlitten, zum Teil sogar wegbrachen, gab es bei der E40 nie.

Die ersten 139 (100er-Nummern) hatten eine fünfstufige E-Bremse, die man von außen an der Tachomaschine am dritten Radsatz erkannte. Die Loks mit den 300er-Nummern trugen eine siebenstufige Hallwandler-Bremse. Die in Loks mit 500er-Ordnungsnummer eingebaute elektrische Bremse mit Hallwandlerregelung und Thyristorsteuerung war bremstechnisch der Vorgriff auf die 111. Karosserie-Probleme bei den E40 waren wartungsbedingt. So wiesen in den 80er-Jahren diverse Maschinen schwerwiegende Durchrostungen auf. Grund war das zur Außenreinigung verwendete phosphorsaure Ferropurin. Die Loks glänzten zwar wie neu, an Öffnungen im Blech, wie an Lüftungsgittern oder am Ansatz der Griffstangen setzten sie aber Rost an. Wenn das Waschmittel durch die Roststellen in den Innenraum drang, rosteten die Loks vom Laufblech über die Seitenwände von innen heraus. Auch die Dächer zeigten massiven Rostbefall. Einmal ist sogar einer meiner Arbeiter in ein Dach eingebrochen! Des Öfteren haben die ÖBB bei Zügen zum Brenner vom Rost befallene Loks in Kufstein ausgestellt. Lohnte die Reparatur des Lokkastens nicht mehr, so erhielten die Maschinen einen neuen Aufbau. Wenn eine Lok mit niedriger Betriebsnummer also mit einem neuen Kasten durch die Lande fährt, muss sie nicht unbedingt einen Unfall gehabt haben. Die Schäden betrafen vorwiegend Maschinen der ersten Serien, die noch einen Aufbau aus Schwarzblech hatten, bei später gebauten Loks verwendete man kupferlegiertes Blech."

Aufrüsten dauert bei einer E-Lok nur eine knappe Viertelstunde

Mittlerweile haben Heinz Hohn und ich die gekuppelt in einem Stumpfgleis stehenden 139 312 und 139 177 erreicht. Nachdem wir unser Hab und Gut auf dem Führerstand 2 von 139 312 abgelegt haben, umrundet der Lokführer beide Maschinen, um die Stellung der Sifa-Absperrhähne zu kontrollieren. Ich folge Heinz Hohn in einen der beiden seitlichen Maschinenraumgänge, wo unter anderen der Luftvorrat und die zum Aufrüsten notwendige Gleichstromanlage zu prüfen sind. Wenn genügend Druck im Vorratsbehälter vorhanden ist, lässt sich der Stromabnehmer anheben, der Hauptschalter und anschließend der Luftpresser einschalten.

Nach dem Aufrüsten meldet sich Heinz Hohn beim Stellwerk: „Vom Stutzen hinter Gleis 1 mit beiden Maschinen ans östliche Ende des Rangierbahnhofes." Der Bediener antwortet: „Loks vom Stutzen ins Gleis 2". „Loks vom Stutzen ins zweite", bestätigt der Lokführer. Um den Stellwerkern zu bedeuten, dass ihre Zustimmung verstanden wurde, ist diese vom Lokführer stets zu wiederholen. „Keine noch so kleine Rangierbewegung darf ohne Abmachung mit dem Bediener im Stellwerk durchgeführt werden", fügt Heinz Hohn hinzu.

Während wir noch stehen, überholt uns auf dem Umfahrungsgleis der aus fünf Doppelstockwagen gebildete Regionalexpress nach Mühldorf, dem eine hörbar angestrengt kreischende 218 vorgespannt ist. „Für die 218 ist der Zug nicht anstrengender als für eine 111, aber die Lok hat einen neuen

Foto: Dr. Rolf Brüning



16-Zylindermotor, daher das ungewohnte Geräusch“, erläutert Heinz Hohn.

Auch unsere Lok gibt nun markante Geräusche von sich: Kaum hat Heinz Hohn zügig mit dem Fahrschalter die vierte Fahrstufe vorgewählt, läuft das Hochspannungsschaltwerk mit hörbarem Klacken auf die gewählte Stufe und wir gondeln mit etwa 25 km/h ostwärts. Dann haben wir das östliche Ende des Gleises 2 erreicht und die beiden 139 halten mit quietschenden Bremsen. Der Betriebsingenieur der Firma Lokomotion, Niels Jäger, erwartet uns schon. Er hat die Fahrt erst ermöglicht, denn eigentlich ist unser Zug planmäßig mit einer 189 bespannt, da er bis ins slowenische Jesenice fährt. Die Fahrtroute führt von München Ost über Salzburg und Villach nach Jesenice. Vor der Tauernrampe erhält die 189 Gesellschaft durch eine oder zwei weitere 189, da eine Lok nur 600 Tonnen die Rampenhinaufwuchten darf. Wie das genau abläuft, entscheidet Walter Stramitzer, der Betriebsleiter der Salzburger Lokalbahnen (SLB).

Gelegentlich fährt Lokomotion mit den Zebras auch Sonder-Reisezüge. Nur 140 757 bis 879 besaßen ab Werk eine Wendezug- und Doppel- →



Foto: SBB Historic, Slg. C. Zellweger

Im SBB-Rangierbahnof Basel trafen sich im Juni 1959 die E40 021 (DB-Panthos, keine Leihlok) und die urige französische Diesellok 060 DB-13.



Foto: B. Wollny

In der Reihung Byg, AB3yg, B3yg, Bn, Dye verkehrte dieser Nahverkehrszug im März 1979. Die E-Lok hat bereits Front-Griffstange und Dachrinne verloren.



Die zum Aufnahme-Zeitpunkt knapp zwei Monate alte E40 524 bespannt einen D-Zug aus Gruppe-35- und Schürzenwagen bei Benolpe.



Foto: K. Eckert

Die erstgebaute 140 zieht 1989 ihre „Rollende Landstraße“ zum Brenner hinauf. Ihren 50. Geburtstag hat die Maschine leider nicht mehr erlebt.



Fotos (3): Frickel

Mit der ES64F4 im Schlepp steht 139177 am 28. Juli 2007 abfahrbereit am Südende des Cargo-Bahnhofs Berg am Laim.



Der Bremszettel teilt dem Lokführer die technischen Daten seines Zuges mit.

Züge Riem - Salzburg

(Stand 16.04.2007)
nach Tarvisio

Betriebsstelle, Hinweis auf GeH und Mbr		41841 Ank.		Abf.	41861 Ank.		Abf.		41849 Ank.		Abf.
		Tfz 182 / Tfz 139			Tfz 189				Tfz 189		
		1100 t			1550 t				1100 t GL		
		Mbr 77 P			Mbr 67 P				Mbr 79 P		
		100 km/h			100 km/h				100 km/h		
0		GeH 858 S 30			GeH 896, 893				GeH 896		
		41841			41861				41849		
		2 - 4			2 + 4 + 6				6		
					Geh 893, S.132, Mbr 24, Sp 2d				GeH 896 S.119 Mbr 66 Sp 2d		
Bft Mü-Riem Ubf (C 11)	**MRIU**		I	**22:32**		I	**12:03**	**Mü Riem Ubf**		I	**22:02**
Bft Mü-Riem Pbf			I		12:06	+	12			I	
Bft Mü Ost Rbf	**MOR**	22:41	I	23:04	19	I	55	**Mü Ost Pbf**		I	11
					Geh 896, S.84, Mbr 69, Sp 2d						
Trudering	MTR		I			I			GeH 896 S.164		
Haar	MHR		I	11		I	13:03		Mbr 73 Sp 2d		
Zorneding	MZO		I			I		Mü Giesing	22:14	+	16
Kirchseeon	MKO		I			I		Deisenhofen		I	27
Grafing Bf.	MGB		I	24		I	15		GeH 896 S.175		
Aßling	MAG		I			I			Mbr 74 Sp 2d		
Ostermünchen	MOH		I	34		I	25	Holzkirchen		I	41
Rosenheim	MRO		I	44		I	36		GeH 896 S.191 Mbr 79 Sp 2d		
Bad Endorf	MBEF					I	49	Bruckmühl	22:57	I	23:04
Prien am Chiemsee	MPR		I	00:00	13:56	I	13:58		GeH 896 S.89 Mbr 69 Sp 2d		
Übersee	MUS		I			I	14:09	Bft Rosenheim		I	23:16
Traunstein	MTS		I	19		I	20			I	34
Teisendorf	MTO		I	31		I				I	53
Freilassing	MFL	00:42	+	00:44		I	14:39			I	00:12
Salzburg (C29/40)	**SB**	**00:51**	**+**	**00:56**	**14:46**		**14:58**		**00:19**	**+**	**00:24**
Tarvisio/Jesenice		**05:21**	**Tbv**	**05:56**	**20:02**	**Js**	**?**		**05:21**	**Tbv**	**05:56**

Betriebsstelle, Hinweis auf GeH und Mbr		89537 Ank.		Abf.	adhoc!			89539 Ank.		Abf.
		2 - 4						6		
		GeH 858 S.23 Mbr 67 P						GeH 858 S.23 Mbr 67 P		
Bft Mü Ost Rbf	MOR		I	21:32					I	21:01
Bft Mü-Riem Pbf	MRI P		I	21:36					I	21:05
Bft Mü-Riem Ubf (C11)	MRIU	21:38	I					21:07	I	

Riem - Bft Mü Ost Rbf BR 139
Bft Mü Ost Rbf - Salzburg BR 182

Mü-Ost — Salzburg in 111 min. Ein IC mit vier Unterwegshalten braucht gerade einmal 18 Minuten weniger!

traktions-Steuerung. 139131 bis 133 und 135 bis 137 sowie 309 bis 316 baute man entsprechend um. Die 139 konnten so beispielsweise auf der Schwarzwaldbahn mit Wendezügen fahren, die 140 liefen in Nürnberg sogar im S-Bahn-Dienst oder andernorts in 141-Plänen. Im Doppelpack konnten die 140 einzelne 150 oder 151 ersetzen.

Doch nun zurück nach München: „Ihr nehmt 139177, 139312 fährt als Schiebelok zum Brenner", teilt uns Niels Jäger mit. Auf meinen fragenden Blick hin fügt der Betriebsingenieur hinzu: „Die ist dreckiger". Zur Erklärung sei erwähnt, dass Lokomotion seine Loks in den SLB-Werkstätten waschen lässt. Darüber hinaus bietet „ÖBB Technische Services GmbH" die Möglichkeit, die Loks mit Hartwachs zu behandeln, das den Lack fast ein ganzes Jahr schützt. Das ist übrigens auch der Grund, weshalb ÖBB-Loks zumeist besser aussehen als solche der DBAG.

Zunächst müssen wir mit der 139 aber erst noch unseren Zug holen. „Die Lok am Gleis 2 geht Lz94974 nach Riem und wird Lok für 41861", meldet der Lokführer dem Fahrdienstleiter. Das Kürzel Lz steht dabei für Lokzug oder allgemeiner, für Triebfahrzeug-Leerfahrt. Als die Ausfahrt gestellt wird, schaltet Heinz Hohn zügig auf und wir fahren nach Passieren der letzten Weiche mit 60 km/h Riem entgegen. Da das Einfahrsignal des Bahnhofs Riem Halt zeigt, rollen wir gemütlich aus. Der entgegenkommende Containerzug der „boxXpress" GmbH bringt uns auf die Frage, ob nun Personen- oder Güterzüge Priorität bei der Betriebsführung genießen. „Das hängt auch davon ab, wieviel Druck der Frachtführer, sprich, der Auftraggeber macht. Klar, normalerweise hat der Personenzug Vorrang, selbst wenn er Verspätung hat, aber wenn ein wichtiger Güterzug bereits auf der Strecke ist, kann es sein, dass die Überholung so weit herausgezögert wird, dass der Güterzug möglichst wenig Zeit verliert", erläutert Heinz Hohn.

Mittlerweile dürfen wir in den Containerbahnhof Riem ein- und als Rangierfahrt an unseren Zug heranfahren. Kurz

Bei eiliger Fracht muss auch mal ein Personenzug warten

nach dem Halt kommuniziert der Lokführer mit der örtlichen Fahrdienstleitung und erfährt, dass der Wagenmeister bereits vor Ort ist. „41861 Leitung dicht,... 41861 Druckabsenkung sichtbar,... 41861 lösen", meldet Heinz Hohn dem Wagenmeister. „Das ist die neue, für Güterzüge vorgeschriebene Bremsprobe: Nach dem Auftrag „Bremse anlegen", ist der Leitungsdruck abzusenken, der die Bremsprobe Durchführende kontrolliert das Anlegen der letzten Bremse, fordert den Lokführer auf, die Nachspeisung auf der Lok zu unterbinden und lässt nun am Zugschluss für →

Die E40 in der Schweiz

Zu Beginn der 60er-Jahre litt die SBB an akutem Triebfahrzeugmangel und fragte bei der DB um Leihlokomotiven der Baureihe E40 nach. Zwischen 1961 und Oktober 1964 waren insgesamt 27 E40 in der Schweiz eingesetzt. Werner Streil erinnert sich: „Ich war für das Maschinenamt Mannheim zeitweise bei der Einweisung der Schweizer Lokführer auf die E40 zugegen und war für den Teil der Ausbildung verantwortlich, der die Wartung der Lokomotive in den Werkstätten betraf. Wenn kleinere Reparaturen an den Loks anfielen, sollten die zuständigen Schweizer Werkstätten in Basel, Zürich und Bern diese ausführen. Um die Schweizer Fachausdrücke zu verstehen, ließen wir uns vom Oberlokführer der Kreisdirektion 1 aus Luzern die Ae6/6 der SBB vor Ort und in seiner Sprache erklären. Wenn wir beispielsweise von einem Wendeschalter sprechen, handelt es sich um ein Kästchen, in dem die Drehrichtung des Stellmotors für Ab- und Aufschalten des Fahrschalters vorgesteuert wird. Wenn aber die Schweizer Kollegen von einem Wendeschalter sprechen, dann meinen sie den Richtungswender zum Umgruppieren der Fahrmotoren. Nachdem wir mit den Kollegen einen kurzen Rundgang durch die Maschinen gemacht hatten, wurden ebenso knapp die Schaltbilder durchgesprochen und auf der Lok erläutert. Eine tiefere Einarbeitung war nicht vonnöten, da die Schweizer natürlich Schaltpläne lesen konnten. Nach acht Stunden fuhren die Gruppen mit den ihnen zugeteilten Maschinen in Zürich und in Basel bereits Regelzüge. Nun trugen die Maschinen nach dem Umbau noch einen Regel-Stromabnehmer der deutschen Bauart DBS54 und einen der Schweizer Bauart, wie er auf den Re4/4 und Ae6/6 montiert war. Dass der Zickzack der Schweizer Oberleitung nur jeweils 20 cm von der Mitte abweicht und das Lichtraumprofil darum ein kleineres ist, als das des DB-Stromabnehmers, bescherte mir eine unerwünscht spannende Führerstandsmitfahrt von Basel nach Zürich. Der Druckluftanschluss zum Heben und Senken des SBB-Stromabnehmers wurde landestypisch mit Silikon-Schläuchen hergestellt. Der deutsche Lehrlokführer Monse und ich sollten mit einem Schweizer Lokführer E40 1164, also eine E40 mit elektrischer Bremse übernehmen, doch in der Lokleitung wurde uns mitgeteilt, dass der Schlauch undicht, der Stromabnehmer also nicht zu heben wäre. Die Zeit war knapp, denn die Maschine sollte in Kürze einen Schnellzug nach Zürich, mit Halten in Steinsäckingen, Aarau und Baden übernehmen. Eine Ersatzlok war auch nicht greifbar. Der deutsche Lehrlokführer fragte den eingeteilten Schweizer Kollegen, ob er sich denn zutraue, alle Engstellen zu kennen, die dem DBS54 gefährlich hätten werden können. Der von der E40.11 offenbar begeisterte Eidgenosse stimmte sofort zu. Der Start in Basel hielt keine Schwierigkeiten bereit, da DB-Loks dort öfter zu Gast waren, die Signale und andere feste Teile der Infrastruktur ausreichend Abstand zum Gleis hatten. Bei Pratteln und mehrmals in Bahnhöfen mussten wir den Bügel senken. Doch dann kam der Bötzbergtunnel. 105 km/h schnell mit voll aufgeschalteten Motoren hat der Kollege 200 m vor Tunneleinfahrt den Bügel gesenkt. Mit gerade einmal 35 km/h kroch unser Zug am anderen Ende wieder hinaus. Durch scharfes Fahren und weil der Baseler Fahrdienstleiter unsere besondere Situation an die Kollegen an der Strecke weitergemeldet hatte, die uns daraufhin bevorzugt behandelten, hatten wir immer ein gutes Zeitpolster. In Schwungfahrt rollten wir mit gesenktem Stromabnehmer ab Altstetten die letzten Kilometer nach Zürich Hbf, wo die Lok ins Depot geschleppt wurde. Nach einer halben Stunde rollte sie mit neuem Schlauch aus eigener Kraft wieder hinaus. E40 1164 war meines Wissens die einzige E40 mit E-Bremse in der Schweiz. Eigentlich sollten nur Offenburger Maschinen dort zum Einsatz kommen, damit diese Loks keine zu weite Anfahrt zu Fristarbeiten gehabt hätten, aber letztlich wurde beispielsweise auch unsere Heidelberger E40 073 ausgewählt. Die Loks waren damals sehr beliebt bei den Schweizer Lokführern, da sie einen guten Fahrkomfort boten und vor allen Dingen, im Gegensatz zu den in großer Zahl eingesetzten einheimischen Altbau-E-Loks, sitzend bedient wurden. Dass 1987, als die SBB wieder Lokbedarf hatten, 140 157 nur zu einem fünftägigen Kurzbesuch in der Schweiz weilte, hat mutmaßlich daran gelegen, dass die Lok vom Fahrdienst abgelehnt wurde, da man mittlerweile an die erheblich moderneren Re4/4 III und Re6/6 gewöhnt war, und die 140 dagegen doch altbacken wirkte."

Foto: SBB Historic, Slg. C. Zellweger



E40 150 war drei Jahre an die SBB verliehen. In Liestal trifft die DB-Lok einen Schmalspurzug der Waldenburgerbahn.

Foto: C. Zellweger



Sauber, aber technisch in die Jahre gekommen, kann 140 157 beim SBB-Personal nicht landen.



Fotos (2): Frickel

Kommunikation ist alles: Bevor die Lok auch nur einen Millimeter rollt, muss sich der Lokführer mit den Stellwerkern verständigen.



139 177 trägt noch ihren originalen Hauptluftpresser. Ob Bauteile moderner E-Loks auch 47 Jahre halten werden?

zehn Sekunden Luft heraus. Ich muss den Druckabfall bestätigen, somit ist ein Durchgang der Leitung sichergestellt", erläutert Hohn. Währenddessen wirft er einen Blick in die Frachtunterlagen, denen auch der Bremszettel beiliegt. Diesem entnimmt man beispielsweise, dass der Zug 1176 t schwer ist. Da die 139 nach Salzburg eine Grenzlast von 1400 Tonnen hat, darf sie den Zug alleine befördern. Der Bremszettel informiert das Personal auch, dass mit Gefahrgut-Behältern beladene Wagen eingestellt sind.

Mittlerweile hat Heinz Hohn dem örtlichen Fahrdienstleiter mitgeteilt, dass sein Zug abfahrbereit ist. Jetzt heißt es warten. Da der Lokführer nur weiß, was denn als nächstes passieren soll, aber nicht genau wann, muss er, auch wenn sein Zug steht, ständig aufpassen.

Bald kommt die Zustimmung in Form von „Frei langsam" und wir können nach München Ost zurückkehren, den Zug umfahren und die 189 in den Zug rangieren. Auf dem Rückweg fällt mir auf, dass Heinz Hohn schon wieder den Zugfunk umschaltet. „Ich muss die Zugnummer eingeben, damit wir dann selektiv angerufen werden können. Im Moment sind wir im Ortskanal", erläutert Hohn. Ein Hupsignal zeigt an, dass sich das Gerät nicht im korrekten Bereich befindet. „Der Systemwechsel kann aber auch länger dauern", sagt der erfahrene Lokführer und legt die Stirn in Falten. „Manchmal muss man das Gerät herunterfahren und ist für eine kurze Zeit nicht erreichbar. Wir haben hier in München die schwierige Situation, dass der digitale Funk (GSMR) an der Einfahrt von Pasing endet. In München selbst haben wir noch analogen Funk bis Grafing, dann gehen wir wieder auf GSMR, bei der Durchfahrt in Freilassing müssen wir auf den analogen ÖBB-Funk umstellen."

Nach knapp zehn Minuten Fahrt haben wir Berg am Laim wieder erreicht und rollen nach Gleis 7, wo unsere 139 abgekuppelt wird. Als wir um den Zug herumgefahren sind, erwartet uns bereits ein Rangierer an der in Schlepp zu nehmenden 189. Da der Rangierer die Rückwärtsfahrt beobachtet, braucht der Lokführer beim Rangieren nicht den Führerstand zu wechseln und fährt auf Kommando. Nach dem Halt schwingt sich Heinz Hohn zum Führerstand der 189 hinauf, checkt die Bremsanlage und macht anschließend noch einen Rundgang um die Lok. Als wir unsere 139 umrunden, stelle ich fest, dass eine Führerstandstür, die ich geschlossen glaubte, aufgesprungen war. „Die Türen müssen Sie fest zuhauen und verriegeln, sonst können sie aufspringen. Das liegt daran, dass der Aufbau sich durch hartes Aufstoßen beim Rangieren, oder wenn die Maschine einmal aufgegleist werden musste, verzogen hat", erläutert Heinz Hohn.

Die 139/140 sind nicht unzuverlässiger als Drehstromloks

Kurz nachdem sich die beiden Loks vor den Zug gesetzt haben, kuppelt der Rangierer die 189 an und führt die Bremsprüfung durch. Heinz Hohn gibt dann im Zugdatensteller, der sich an der Rückwand des Führerstandes befindet, Zugnummer (41861), Bremsart (P) und Bremshundertstel (091) ein. Jetzt, um 12 Uhr, 55 Minuten vor Planabfahrt, ist erst einmal Pause angesagt. Wir könnten auch sofort losfahren, denn im Gegensatz zu Personenzügen dürfen Güterzüge, wenn eine Trasse frei ist, auch vor Plan unterwegs sein. Diese Möglichkeit und die Praxis, dass nicht zeitkritische Güterzüge bei Verzögerungen im Personenverkehr auf Nebengleise, in der Lokführersprache „auf den Rand" gestellt werden, sorgt bei fotografierenden Eisenbahnfans immer wieder für Überraschungen.

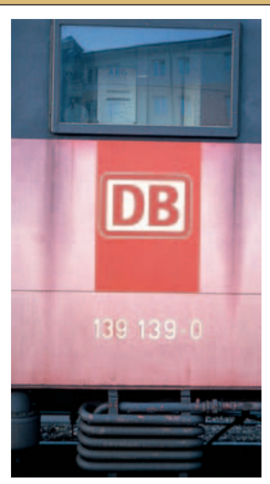
Im Aufenthaltsraum bei der Lokleitung holt Heinz Hohn flugs zwei Kaffee. Welche Loks er denn am liebsten fahre, möchte ich wissen. „Das ist mir eigentlich egal, auch weil ich in meiner jetzigen Funktion nur noch selten im Führerstand bin. Ich fahre nur noch gelegentlich und schaue, dass ich meine 100 Stunden pro Jahr für den Lokführerschein habe. Während die jungen Lokführer eher moderne Loks bevorzugen, schätzen viele ältere Lokführer die Einheits-E-Loks, weil die noch Technik zum Anfassen haben. Da kennt und hört man noch jeden Vorgang." Eigentlich sollte man von einer 49 Jahre alten Lok nicht dieselbe Zuverlässigkeit erwarten, wie sie eine moderne Drehstromlok bietet. „Das ist so nicht ganz richtig", widerspricht Heinz Hohn, „wenn bei der Einheitslok ein kleiner Schaden vorliegt, kann man diesen oft selbst beheben. Bei neuen Loks zeigt der Rechner einen Fehler an, der den Lokführer zwingt, eine Hilfslok für den Zug anzufordern. Beim Aufenthalt im Werk genügt häufig ein Neustart einzelner Komponenten und nach einer halben Stunde ist die Lok wieder voll funktionsfähig", erzählt Hohn mit einem Lächeln. Der

Flügel des Ausfahrsignals hebt sich. Behutsam schaltet Heinz Hohn Fahrstufe um Fahrstufe auf. Zwischen den Stirnfenstern hängen Aufkleber, die mahnen, dass der Motorstrom sieben Tonnen (2900 A) nicht übersteigen darf. Die Angabe der Tonnen hat sich eingebürgert, da die Zugkraftkurve bei den alten Loks parallel zum Motorstrom verläuft und beide Werte in ein und demselben Instrument angezeigt werden. „Kurzzeitig kann eine Wechselstromlok wie die 139 immerhin 4500 kW abgeben, allerdings muss sie den Zug binnen fünf Sekunden losgerissen haben, während eine Drehstromlok da →

Der lange Dachaufbau von 139 250 (ex 110 250) zeigt die für beide Baureihen typischen Lüfterschlitze der E-Bremse



Foto: Frickel



Äußerlich dokumentiert sich der Umbau von 110 139 zur Cargo-Lok 139 139 durch das Anbringen neuer Klebeziffern.

Die normale 140, die hier ebenfalls am Rhein unterwegs ist, hat keine E-Bremse und folglich auch keine Lüftungsschlitze.

Fotos (2): K. Eckert



Eigentlich sollten die Einheitsloks längst von Neubauten wie 145 und 185 abgelöst sein, doch Lokmangel verlängert ihr Leben.



Mit Verschleißpufferträgern, Klatte-Lüftern und Einholm-Stromabnehmern ist 140 830, hier in Bitterfeld, eine der modernsten 140.

Fotos (2): Frickel

wesentlich unempfindlicher reagiert. Und es fehlt der 139 im oberen Geschwindigkeitsbereich, wo die 189 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h noch richtig zulegen kann", erzählt Heinz Hohn.

Bis Zorneding steigt die Strecke, und so entwickelt 139 177 bei 100 km/h in der 14. Fahrstufe eine Zugkraft von zwei Tonnen. Hinter Zorneding läuft ein schwerer Zug dann quasi von alleine. „Welche Fahrstufe ich zur Beharrung einlegen muss, hängt auch vom Luftwiderstand der Wagen ab. Momentan steigt die Strecke stärker an und ich muss, um die Geschwindigkeit zu halten, in die 25. Fahrstufe aufschalten", erklärt Heinz Hohn. Die Strecke zwischen München und Salzburg lässt trotz der starken Belegung auch bei Güterzügen ein recht gleichmäßiges Fahren zu, da die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Reisezuges die eines Güterzuges kaum übertrifft. So kann auch unsere vergleichsweise langsame 139 locker mitschwimmen, da Regionalexpress-Züge und auch Inter-Citys Planhalte haben. Diverse Langsamfahrstellen und ein baustellenbedingter Gleiswechsel tun ein Übriges, einen Güterzug nicht zum Hindernis werden zu lassen. Da die Strecke eine gute Gleislage aufweist, darf sich das Lokpersonal über einen erträglichen Federungskomfort der alten Dame freuen. „Auf welligem Gleis fangen die hart gedämpften Maschinen dann aber an zu bocken", merkt Heinz Hohn an.

Das Wetter zeigt sich mit etwa 20 Grad und leicht bewölktem Himmel von der besten Seite. Richtig unangenehm sind Fahrten auf der Strecke bei schlechten Sichtverhältnissen in dem mit Kombinations-(KS-) Signalen ausgestatteten Abschnitt, in dem man das Aufleuchten der Geschwindigkeitsanzeiger zwar früh sieht, man aber die Zahl zu spät erkennen kann. „Wenn die auf einem Abschnitt zulässige Geschwindigkeit 120 km/h beträgt, braucht die 12 (für 120 km/h) eigentlich nicht angezeigt zu werden. Sinnvoller scheint uns Lokführern, dass nur bei einer niedrigeren als der zugelassenen Geschwindigkeit eine Anzeige erfolgt. In diesem Fall wäre schon aus großer Entfernung erkennbar, dass das Fahrtempo zu reduzieren ist", erläutert Heinz Hohn.

Lokomotivknappheit bei Railion verlängert das Leben der 140

Unser munter mit 100 km/h rollender Güterzug hätte bei einer Limitierung auf 60 km/h mit sehr hoher Bremskraft verzögert werden müssen, um am Signal nicht von der PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung, früher: Indusi) mit einer Zwangsbremsung belegt zu werden. „Gerade auf dieser kurvenreichen Strecke liegt man deshalb immer auf der Lauer. Dabei wäre dieser Stressfaktor für den Lokführer problemlos zu vermeiden", fährt der zweifache Familienvater fort.

Noch vor Traunstein meldet sich der Ablöser aus Salzburg und fragt nach unserer voraussichtlichen Ankunft in der Mozartstadt. In der kräftigen Steigung bei Bergen fällt trotz aller Anstrengung der Lok unsere Geschwindigkeit auf knappe 80 km/h, doch bei der Seufzer-Brücke zwischen dem Abzweig Hufschlag und Lauter (Obb) erreicht unser Zug den Scheitelpunkt der Strecke. Von dort an hat die Maschine leichtes Spiel, da der Zug jetzt fast von alleine rollt. Der Name Seufzer-Brücke stammt noch aus der Dampflokzeit, da sich der geplagte Heizer ab dieser Stelle erstmals ausruhen konnte.

Trotz der Großbaustelle zwischen Freilassing und Salzburg treffen wir etwa 20 Minuten vor Planankunft in Salzburg ein, wo wir auf eines der Güterzuggleise geleitet werden und der Lokführer den Zug sachte abbremst. Der österreichische Kollege, mit dem Hohn noch bis Jesenice mitfahren wird, wartet bereits und wird, sobald unsere 139 abgespannt hat, die 189 aufrüsten. Währenddessen meldet Heinz Hohn die Rangierfahrt auf eines der am westlichen Ende des Hauptbahnhofs gelegenen Stumpfgleise an. Dort wird 139177 später von einem österreichischen Lokführer zum Waschen abgeholt.

Wenn über der zuverlässigen Technik noch eine gepflegte Karosse sitzt, wird die Maschine sicher auch ihren 50. Geburtstag im Oktober des kommenden Jahres feiern dürfen. Dank der Triebfahrzeugknappheit bei Railion sollten

auch die meisten anderen noch aktiven 140 und 139 das kommende Jahr als Vollzeit-Kräfte erleben. Die Chancen stehen nicht schlecht, da diverse eigentlich bereits abgestellte Maschinen doch noch eine Auslaufuntersuchung erhalten haben, mit der sie weitere acht Jahre rollen dürfen. 139 177 hat noch Fristen bis ins Jahr 2013. Na denn gute Fahrt, altes Zebra.

Jochen Frickel

Foto: Frickel



Vorspannleistungen auch vor 155 (Röblingen, 2003) sind heute für die teilweise nicht mehr in festen Plänen laufenden 140 an der Tagesordnung.

Im Rahmen des Kilometer-Ausgleichs zwischen DB und ÖBB kamen die 140 auch zu innerösterreichischen Einsätzen (Tauernbahn 1992).

Foto: K. Eckert

Einer der größten S-Bahnhöfe Berlins wird endlich erneuert: An der östlichen Ringbahn entsteht eine neue Station, künftig auch für den Regionalverkehr.

Showdown am Ostkreuz

Die spannende Frage auf Bahnsteig F, dem Bahnsteig der Ringbahn, lautet: Welcher Zug in Richtung Stadtmitte kommt zuerst – der aus Richtung Lichtenberg oder der aus Richtung Rummelsburg? Fahrgäste beobachten aufmerksam die Gleise in Richtung Osten, und je nach dem, welcher Zug tatsächlich als erster kommt, begeben sie sich in der gewohnt ruhigen Berliner Hektik auf Bahnsteig D oder E.

Dieses Suchspiel wird in etwa zehn Jahren ein Ende haben: Die unteren beiden Bahnsteige sollen von Linien- auf Richtungsbetrieb umgebaut sein. Und es soll noch viel mehr geschehen am S-Bahnhof Ostkreuz, dem wohl wichtigsten S-Bahn-Knoten im Osten Berlins. Denn der Umsteigebahnhof soll an der Frankfurter Bahn und parallel zu den Ringbahngleisen auch Regionalbahnsteige erhalten. Die Zugänge sollen auf den neuesten Stand gebracht und behindertengerecht ausgestaltet, die Straßenbahn herangeführt und der

Foto: B. Schulz

Grafik: DB AG



Erst aus der Luft werden Ausmaß und System sichtbar (gr. Foto): Mit weißem Dach der Ringbahnsteig F, links davon die Bahnsteige D (Keilform) und E, darunter die Südkurve. Der Neubau (kl. Bild) wird zum hallenbekrönten Umsteigebahnhof auch für den Regionalverkehr.

Foto: B. Schulz

Bahnhof mit einer zweiteiligen Halle im oberen Teil gekrönt werden. Mit anderen Worten: Aus dem heutigen „Rostkreuz", das, wie die Berliner sagen, nur noch aus Gewohnheit steht, soll eine moderne Umsteigestation für den Berliner Stadt- und Vorortverkehr werden.

Der komplizierte Bahnhofsbau ist, um es vorsichtig auszudrücken, in die Jahre gekommen. Auch ein vor Wochen erwirkter gerichtlicher Baustopp wird daran nichts ändern, dass der Bahnhof quasi neu gebaut werden muss. So richtig und notwendig das ist, mit dem Umbau verschwindet einer der letzten, fast noch im Original erhaltenen, seit preußischen Eisenbahnzeiten gewachsenen S-Bahnhöfe.

Schon mit der Eröffnung der Berliner Stadtbahn (siehe auch MODELLEISENBAHNER 3 und 4/2007) im Februar 1882 wurde an der Schnittstelle von Ostbahn, Frankfurter Bahn und Ringbahn der Bahnhof Stralau-Rummelsburg eröffnet. Ab 1923 erhielt er seine heutige Gestalt. 1928/29 wurden die S-Bahn-Gleise „elektrisiert" und die Bahnsteige auf 96 Zentimeter Höhe angehoben. Ab 1933 hieß der Bahnhof Ostkreuz. →



Im Morgengrauen ist es noch still – nicht so jedoch auf der Südkurve, als ein Vollzug der BR 485 den markanten Wasserturm passiert.

Foto: B. Wollny



Menschenleer sind die Bahnsteige eigentlich nie, auch F nicht. Der Neubau des oberen Bahnsteigs soll wesentlich breiter werden.

Foto: B. Schulz



Auf dem oberen Bahnsteig A patroullieren Ordnungsleute, für den Passagierverkehr spielt er kaum eine Rolle und wird entfallen.



Züge und Menschen: Das Ostkreuz ist einer der wichtigsten Bahnhöfe im Berliner S-Bahn-Netz, im Bild die Bahnsteige D und F.

Wahrzeichen der Bahnanlage ist der 1912 errichtete Wasserturm, der unverkennbar die Form einer Pickelhaube als Abschluss hat. Er steht unter Denkmalschutz und bleibt auch nach dem Umbau stehen.

Nach dem Bau der Mauer im August 1961 wurde der S-Bahn-Verkehr in Ost-Berlin so organisiert, dass fast jeder Zug den Bahnhof Ostkreuz berührte. Auch dem Fernreisenden nach der DDR-Hauptstadt war bei der An- oder Abreise das Ostkreuz nicht unbekannt.

Zwar erwog bereits die DR einen umfassenden Umbau der riesigen Verkehrsanlage, doch scheiterte dies an fehlenden Bau- und Materialkapazitäten. So konnten nur die notwendigsten Arbeiten zur Erhaltung durchgeführt werden. Die Außenbahnsteige B und C an der Nord- und Südkurve wurden, da ohnehin kaum genutzt, 1966 stillgelegt; die S-Bahn-Züge fuhren fortan in einer Richtung im Ostkreuz durch. Die zulässigen Geschwindigkeiten mussten wiederholt abgesenkt werden; so dürfen die Südkurve nur mit 30 km/h und die Gleise am oberen Bahnsteig F gar nur mit 20 km/h befahren werden. Auch stellen die Treppen vor allem zwischen den Bahnsteigen F, D und E in der Hauptverkehrszeit einen Engpass ersten Ranges dar.

Mit der schrittweisen Herstellung eines Gesamtberliner S-Bahn-Netzes änderten sich auch die Verkehrsströme am Ostkreuz. Die sogenannte Nordkurve von der Stadtbahn auf den Nordring wurde in den letzten Jahren nur noch im Bau- und Umleiterverkehr sowie bei Sonderfahrten bedient. Im Mai 2006 rollte letztmals ein S-Bahn-Zug über die Gleise der Nordkurve, deren Abriss kurz darauf begann.

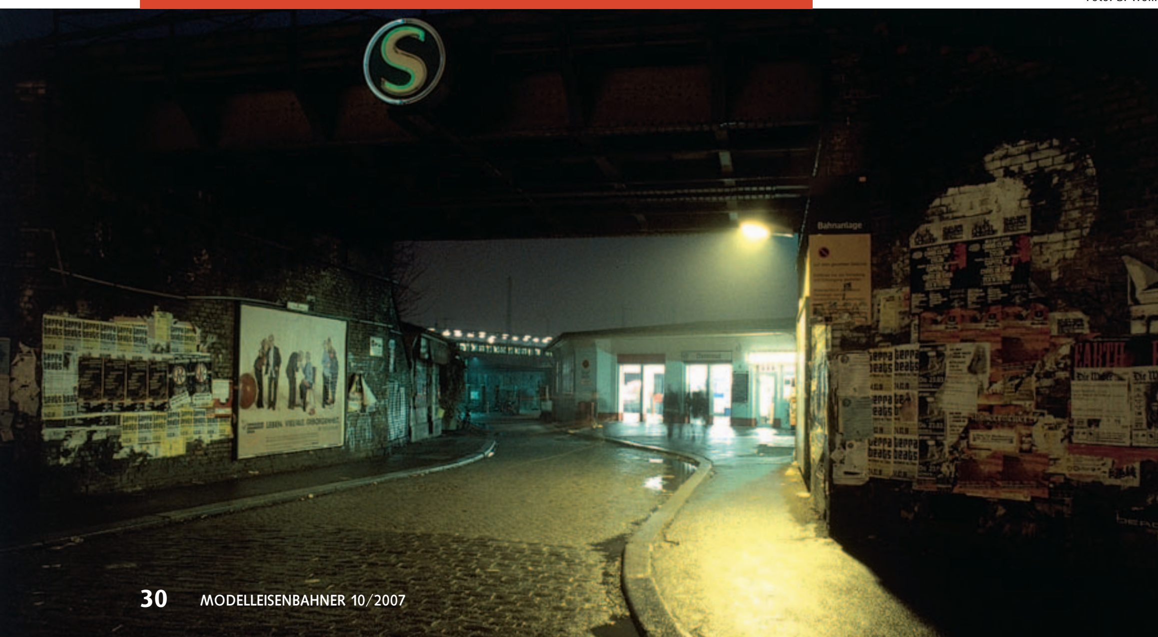
Für sämtliche Bauarbeiten veranschlagt die DB Projektbau insgesamt zehn Jahre, mit der Fertigstellung dürfte also frühe-

Die Bagger haben schon begonnen und entfernten als erstes eine Brücke und Teile der seit Jahren kaum genutzten Nordkurve.

Foto: V. Emersleben



Foto: B. Wollny



An „Der dritte Mann" oder alte Edgar-Wallace-Streifen fühlt man sich erinnert, wenn man sich nachts dem Ostkreuz nähert.

stens 2017 zu rechnen sein. Problematisch werden die Bauarbeiten auch deshalb, weil bis auf Wochenendsperrpausen (bis zu 54 Stunden) der S-Bahn-Verkehr nicht gänzlich unterbrochen werden kann.

Der Ablauf ist so geplant, dass zuerst die Straßenbrücke parallel zu den Ringbahngleisen 20 Meter weiter östlich neu errichtet wird. Ihr folgt der neue Regionalbahnsteig, der wiederum nach seiner Fertigstellung den S-Bahn-Verkehr der Ringbahn vorübergehend aufnimmt. Ab etwa 2009 soll der alte Bahnsteig F abgerissen und durch einen neuen, wesentlich breiteren mit Halle, etwa wie im Südkreuz, ersetzt werden.

Erst dann werden die Gleisanlagen in Ost-West-Richtung umgebaut. Der Bahnsteig D nimmt den gesamten Verkehr in die Innenstadt auf, der Bahnsteig E den nach Osten und Nordosten. *Henning Bösherz*



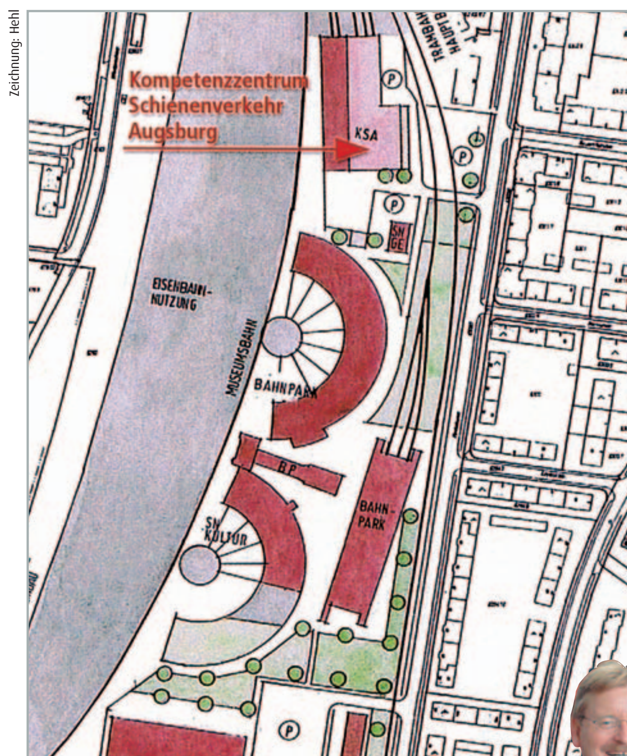
Schön anzuschauen, aber reparatur- und pflegebedürftig ist das alte Mauerwerk zum Beispiel am Nordausgang des Bahnsteigs F.

Fotos (2): B. Wollny

Erlebnis-

Mit dem Bahnpark etablierte sich in Augsburg ein beachtliches Museum für Lokomotiven. Jetzt soll ein modernes Kompetenzzentrum hinzukommen.

Zeichnung: Hehl



Das Gelände an der Firnhaberstraße mit den beiden Rundhäusern.



Augsburgs SPD-OB Dr. Paul Wengert ist ein Fürsprecher des Bahnparks.

Die Entstehung des Bahnparks Augsburg ist untrennbar mit der jüngeren Geschichte der 41018 der Dampflok-Gesellschaft München e.V. (DGM) verbunden. Aus der anfänglichen Suche nach einem geeigneten Unterstand für die Lok erwuchs ein bemerkenswertes Lokomotivmuseum mit Veranstaltungszentrum.

2007 könnte in der späteren Rückschau als ein bedeutendes Jahr für den Bahnpark eingehen, denn in einer großzügigen Schenkung übereignete die DB AG der gemeinnützigen Bahnpark GmbH das von ihr genutzte Gelände und es wurde ein Projekt angeschoben, das aus dem Bahnpark mehr machen soll als einen Ausstellungsort.

Auf dem nördlichen Geländeteil beabsichtigt die Bayerische Regiobahn (BRB), eine Veolia-Tochter, die ab nächstes Jahr das so genannte Augsburger Dieselnetz II betreiben wird,





Die dritte ehemalige Maschine aus Rheine, die in Augsburg einen neuen Standort findet, wird 01 1081 der UEF.

Das Rundhaus Europa wächst. Vor allem für E-Lok-Freunde ist der Bahnpark eine Pflicht-Adresse.



„Die so genannten Bunker auf dem Bw-Gelände bargen mancherlei Überraschung", erinnert sich Markus Hehl.

Hutmodenschau auf der Drehscheibenbühne: Unkonventionelle Veranstaltungen sichern das Gesamtprojekt.



Kompetenz



In der mittleren Montierung besteht die Möglichkeit, verschiedenste Veranstaltungen durchzuführen.

mit einigen Partnern ein Kompetenzzentrum für Schienenverkehr zu eröffnen.

Im Jahr 1976 retteten einige Dampflokliebhaber 41 018 aus Rheine vor der Verschrottung und sorgen seitdem dafür, dass die Maschine bis heute betriebsfähig ist. Die Lok musste immer wieder ihren Standort wechseln und war während des DB-Dampfverbots in den späten 1970er- und 1980er-Jahren sogar in österreichischem Exil. Nach ihrer Rückkehr fand sie keinen festen Standort und zirkulierte zunächst zwischen München und Rosenheim, um schließlich in Augsburg Unterschlupf zu finden.

Das war 1993 und das Bw Augsburg an der Firnhaberstraße noch in Betrieb. 1997/98 stand die DGM vor dem neuen, alten Problem, als das Bw dichtmachte und die bahneigene Immobiliengruppe DB Imm ein Konzept zur Neubebauung des Bw-Areals aus der Schublade zog.

Ganz so einfach wollten sich die 41 018-Betreiber diesmal nicht wieder vertreiben lassen und wurden aktiv. Zunächst bewirkte man gemeinsam mit Verantwortlichen der Stadt Augsburg, dass das Bw-Gelände unter Denkmalschutz gestellt wurde. Damit war Zeit gewonnen. Der Architekt Markus Hehl, der schon seit Jahren bei der 41 018 mitarbeitete und auch einen Heizerschein sowie die Reglerberechtigung be- →



Der Nikolaus im Bahnpark (li.). Auf dem beachtlich ausgedehnten Augsburger Dieselnetz II (re.) will die BRB nächstes Jahr antreten.





In der Schmiede können Interessierte beim Arbeiten zuschauen.



Auch Eva Leipprand (re.), Augsburgs Kulturreferentin, macht sich für den Bahnpark stark.

sitzt, erzählt: „Es war nun vor allem nötig, ein Umnutzungskonzept für das Gelände zu entwickeln.“ Der Buchloer Hehl, dem die Eisenbahn-Liebe in die Wiege gelegt wurde, dessen Großvater dort Bahnhofsvorstand war und dessen Vater nicht nur als Fahrdienstleiter am selben Ort arbeitete, sondern auch in der Modellbahnbranche bei den Spur-0-Freunden einen guten Namen als Hersteller von Kleinserienfahrzeugen genießt, war als Architekt der geeignete Mann am richtigen Ort, zur richtigen Zeit.

Er konzipierte das Projekt Bahnpark Augsburg, das sich aus den Komponenten „Gläserne Dampflokwerkstatt“, Erlebnisgastrononomie und Veranstaltungsort zusammensetzt. Unterstützung fand die Bahnparkidee auch bei den Augsburger Behörden.

Anlässlich der am Ende gescheiterten Bewerbung der Fuggerstadt zur europäischen Kulturhauptstadt 2010 wurde die Idee des Rundhauses Europa geboren. Jedem der 27 EU-Mitgliedsländer sollte einer der Rundschuppenplätze gewidmet werden. Ungenutzte Stände sollten von assoziierten und befreundeten Ländern wie etwa der Schweiz belegt werden.

„In den meisten Ländern gibt es doch Überbestände an Museumsfahrzeugen. Vielleicht wäre die ein oder andere Bahngesellschaft ganz froh, wenn sie eines ihrer Fahrzeuge woanders sicher abgestellt wüsste“, erläutert Hehl seine damalige Idee.

Ein europäisch aus

Die Eidgenossen, vertreten durch SBB Historic, machten den Anfang und schickten die erste „Botschafter-Lok“, Ae 4/7 10949, die im Oktober 2004 Augsburg erreichte. Es folgten aus Frankreich CC 6503, aus Luxemburg BB 3602, aus Slowenien die Dampflok 06-013 und aus Österreich 93.1410.

Um das Projekt finanziell abzusichern, suchte der Bahnpark Dauerpaten für die Botschafter-Loks, die einen festen Monatsbetrag zum Erhalt der Fahrzeuge und des Ausstellungsgeländes überweisen. Für die Ae 4/7 wurde die Stadtsparkasse Augsburg für 20 Jahre gewonnen und bei der CC 6503 unterstrich die Stadt Augsburg mit der Patenschaft die Unterstützung für den Bahnpark. Für BB3602 konnte „Klassik Radio“ gewonnen werden, die 06-013 hat den Taschenhersteller Tatonka als Paten, für 93.1410 sorgt die lokale Brauerei Ustersbacher und der Gläserne Zug, der ebenfalls dort zu besichtigen ist, hat die Sparda-Bank als Patin.



In der Dampflokhalle vereint sind die 41 018 (li.) und 44 606, die seit 2003 zum Bahnpark-Bestand gehört.



Fotos: Hehl/Bahnpark

gerichtetes Museum in der Metropole Bayerisch-Schwabens

Kleine Reparaturen sind kein Problem, für nötige Großinstandsetzungen fehlt noch das Geld.

Im Jahr 2007 verlässt der Bahnpark auch seine rund zehn Jahre dauernde mietrechtliche Grauzone. Nicht nur, dass die Bahn dem Bahnpark das Gelände schenkte: Gleichzeitig stimmte die Grundstücksverwalterin, die DB AG-Tochter Aurelis, der Ausweisung des übrigen Geländes an der Firnhaberstraße als Gewerbegebiet zu, was den Erhalt des Eisenbahnbetriebs dort erleichtert. Darüber freute sich vor allem Augsburgs Oberbürgermeister Dr. Paul Wengert bei einer Pressekonferenz am 6. Juli 2007 in Augsburg, der sich stets für den Bahnpark und gegen eine Wohnbebauung des Geländes aussprach. Nicht ganz uneigennützig, denn aus Sicht der Stadt benötigt Augsburg keine großflächige neue Wohnbebauung, verfügt man doch über genügend ungenutzten Wohnraum, der von den abgezogenen US-Streitkräften übrig blieb. Die Stadt Augsburg lehnte deshalb das Aurelis-Konzept einer Wohnbebauung an der Firnhaberstraße stets ab. Dieser Interessens-Konflikt war das Damoklesschwert des Bahnparks. Am Schluss waren es der OB, der Bundestagsabgeordneten Dr. Christian Ruck und der Bahnvorstand Dr. Otto Wiesheu, früherer bayerischer Wirtschaftsminister, die gemeinsam die Kuh vom Eis zogen.

Nachdem im vergangenen Herbst das „Dieselnetz II" an die BRB gefallen war, besteht jetzt auch die Gelegenheit, dass auf dem traditionsreichen Gelände wieder moderne Fahrzeuge gewartet werden können. Eine Initiative der BRB, der Augsburger Localbahn (AL) und der Waggonbau Franz Kaminski Augsburg GmbH möchte ein modernes Wartungs- und Instandhaltungszentrum errichten. Die BRB will dort den Unterhalt für die 24 für Augsburg bestellten Triebzüge des Typs Lint 41 vornehmen.

Udo Schambeck, Geschäftsführer der AL, geht von insgesamt stark steigenden Verkehrszahlen für den Augsburger Raum aus und erwartet eine Zunahme des Güterverkehrs um 60 Prozent und eine Steigerung im Personenverkehr um 20 Prozent. Die Unterhaltsinfrasturktur habe in Augsburg nur begrenzte Kapazität, so Schambeck und deshalb müsse vor allem die bestehende erhalten und ausgebaut werden.

Dem stimmt auch Heino Seeger, Geschäftsführer der BRB, zu und sieht die Möglichkeit, in Augsburg 70 bis 80 neue Arbeitsplätze, davon zwischen 50 und 60 an der Firnhaberstraße, zu schaffen.

Ins gleiche Horn stieß auch Michael Ertl von der Kaminski GmbH, der derzeit mit 20 Angestellten bei der AL eingemietet ist und von einer Verdoppelung der Arbeitsplätze ausgeht, wenn das Kompetenzzentrum kommt, das auch anderen EVU freizügig offenstehen soll.

„Es wäre auch ein Glücksfall für das Projekt Bahnpark", ist sich Markus Hehl sicher, der vor allem auf mögliche Synergien verweist. Ein Unterstützer des Projektes Kompetenzzentrum ist auch die DB Netz AG, da es ein verstärktes Umleiten von Güterverkehrsströmen über Augsburg erlauben würde, und auch Unternehmen wie Lokomotion, Rent-a-Rail und Dispolok haben Interesse signalisiert. Bevor der erste Spatenstich erfolgt, müssen aber noch Grundstücksfragen geklärt werden. *Stefan Alkofer*

Bahnparkfest

Am Sonntag, 21. Oktober 2007, steigt wieder ein großes Fest an der Firnhaberstraße und der nächste Neuzugang des Rundhauses Europa wird begrüßt: Eine Waldbahn-Dampflok aus Rumänien. Außerdem: Dampfsonderzug München – Augsburg mit 70 083, große Fahrzeugausstellung, Kindereisenbahn; Vorstellung des König-Ludwig-Dampf-Expresses mit 41 018; Führerstandsbesichtigungen und vieles mehr. Info: www.bahnpark-augsburg.de



Im August 1951 gelang Altmeister Carl Bellingrodt diese Aufnahme bei Königswinter (im Hintergrund). Es schiebt Lok Nr. 4.



Lok Nr. 3 müht sich mit ihrem Zug bergwärts. Im Hintergrund sind wiederum Königswinter sowie der Rhein auszumachen.

Zahnrad-Drachen

Am Drachenfels im Siebengebirge klettert die älteste Zahnradbahn Deutschlands empor. Seit 1883 dient sie dem Ausflugsverkehr.

Das soll angeblich jene Stelle sein, an der Held Siegfried aus dem Nibelungenlied den Drachen erschlug, um sich in seinem Blut zu baden und unverwundbar zu machen: Der Drachenfels im Siebengebirge, in unmittelbarer Nähe der heutigen Stadt Königswinter.

Dort ist der Ausgangspunkt der 1,5 Kilometer langen Zahnradbahn, die nach dem sagenumwobenen Felsen benannt ist, die Drachenfelsbahn. Bereits 1882 begann die „Deutsche Lokal- und Straßenbahngesellschaft“ mit dem Bau der in Meterspur angelegten Strecke, die mit dem Zahnradsystem Riggenbach ausgeführt wurde.



Zahnradlok Nr. 4 wurde 1928 in Esslingen hergestellt. Gemeinsam posierten Lok- und Zugpersonal vor einer der so typischen Stützmauern.

Die Strecke führt von der Talstation auf 69 Metern Höhe über Normalnull über die Mittelstation an der Drachenburg (170 Meter) bis zur Bergstation an der Aussichtsplattform auf 289 Metern Höhe. Weitere 30 Meter darüber erhebt sich die Drachenfelsruine.

Die Maschinenfabrik Esslingen lieferte 1883 zunächst zwei Zahnradloks, der kurz darauf eine weitere folgte. In den Jahren ab 1927 ersetzten die nunmehrigen „Bergbahnen im Siebengebirge“, zu der auch die Petersberger Zahnradbahn gehörte, die alten Lokomotiven und beschafften insgesamt vier moderne Heißdampfloks, die die Nummern 1 bis 3 in Zweitbesetzung sowie 4 erhielten.

Diesen Maschinen oblag auch nach der Elektrifizierung und dem ersten Einstaz eines E-Triebwagens ab 1955 ein großer Teil des Betriebes, der gemischt durchgeführt wurde.

Kurz vor jener Zeit entstanden auch die Aufnahmen auf dieser Doppelseite. Altmeister Carl Bellingrodt ließ es sich nicht nehmen, die Kraft des Dampfes auf dieser bemerkenswerten Ausflugsbahn auf Zelluloid zu bannen.

Heute wird der Betrieb elektrisch abgewickelt, die Triebwagen wurden Ende der 1990er-Jahre technisch modernisiert, behielten aber ihr Äußeres aus den 1950er-Jahren.



Die Talstation der Drachenfelsbahn war die einzige an der Strecke, die mit einer Halle Wetterschutz bot. 1957 und 2004 wurde sie umgebaut.

Hinauf zum sagenumwobenen Felsen

Auch die Bahnanlagen samt den Stationen unterzog man einer gründlichen Verjüngungskur. Im März 2005 eröffnete der „Drachenfels-Tourismus-Bahnhof" an der Talstation, wo auch Dampflok 2 als Denkmal erhalten ist. Die Bahn, die im übrigen ohne Subventionen auskommen muss, hat lediglich im Dezember Betriebsruhe.

Henning Bösherz



Noch einmal Lok Nr. 3, die mit zwei Aussichtswagen an der Bergstation auf dem Drachenfels auf die Rückfahrt wartet.

Die vier ab 1927 gebauten Zahnradloks, hier Lok 1, bewältigten bis 1960 den Betrieb, zuletzt gemeinsam mit den E-Triebwagen.

Fotos: Bellingrodt/Slg. Schumacher



Außerdem erschienen

Festschrift

Lothar Nissle: Chronik der Hamburger S-Bahn. 100 Jahre elektrischer Betrieb. Historische S-Bahn Hamburg e.V./S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg 2007. 40 S., 60 Sw-, 14 Farbabb.; Preis: Euro 5.

Der Begriff S-Bahn stammt zwar erst aus den 30er-Jahren, aber das mindert den Wert der kleinen Chronik nicht (Bestellungen nur via Internet möglich: www.historische-S-Bahn.de).

• **Mit vielen historischen Aufnahmen**

Vervollständigung

Johannes Reittinger: Kleinbahn-Sammlerheft, Teil 1; 7., überarb. Aufl.g.; Selbstverlag, Altenmarkt 2007. 60 S., 97 Farbabbildungen; Preis: Euro 8,00.

Statt 100 in der ersten Auflage sind jetzt 260 Triebfahrzeuge erfasst mit etlichen Hintergrundinformationen. Bestellung bei Johannes Reittinger, Umlauffgasse 19, A-2544 Leobersdorf, E-Mail reittinger@aon.at (Lieferung versandkostenfrei).

• **Nicht nur für Sammler**

DR-Öl-Jumbos

Dirk Endisch: Baureihe 44^{Öl}. Verlag Endisch, Korntal-Münchingen 2007. ISBN 978-3-936893-38-0,142 Seiten, 106 Sw-Abbildungen; Preis: Euro 22,00.

Voraussetzungen, Geschichte, Technik und Betriebsmaschinendienst der ölgefeuerten 44 der Deutschen Reichsbahn sowie Rückbau auf Kohlefeuerung und Einsatz als Wärmespenderinnen beschreibt der Autor sach- und fachkundig.

• **Mit umfangreicher Lok-Statistik**

Schnell-Lesekurs

Zach Davis: PoweReading®. 3. Aufl.g.; Peoplebuilding-Verlag, Gröbenzell 2007. ISBN 978-3-9809536-6-5, 205 Seiten, 56 Sw-Abbildungen; Preis: Euro 24,95.

Die Vermittlung von Schnelllese-Techniken und Gedächtnistrainingsanleitungen ist bei der heutigen Informationsflut ungeachtet der Anglizismen verdienstvoll.

• **Seminar in Buchform**

Über den Semmering

Gerhart Artl et al. (Hrsg.): Mit Volldampf in den Süden. 150 Jahre Südbahn Wien – Triest. Österreichisches Staatsarchiv, Wien 2007. ISBN-13: 978-3-902575-01-2, 509 Seiten mit zahlreichen Abb.; Preis: 24,00 Euro.



■ Das Werk beginnt mit dem Ende, dem Ende des Ersten Weltkrieges, der den Niedergang der Südbahn-Gesellschaft bedeutete. Zwar exisitiert die Strecke bis heute, aber die große Zeit, als die Südbahn in der riesigen K.u.k-Monarchie die wichtigste Route zum Mittelmeer darstellte, war vorbei. Der legendäre Ruf der Strecke, inklusive Weltkulturerbe Semmering, verblasste aber nicht, 2007 blickt man auf den Lückenschluss vor 150 Jahren zurück. Das österreichische Staatsarchiv nutzte den Anlass für ein wissenschaftliches Werk. Viele Autoren schrieben Beiträge zur Unternehmensgeschichte, dem Bau, Betrieb und vielem mehr. Portraits wichtiger Südbahn-Protagonisten wie Ritter von Ghega findet man ebenfalls und eine Fahrt von Wien nach Triest reicht nicht, das Buch zu lesen. Bestellungen: stabpost@oesta.gv.at, Tel.: (+43)/(1)/79540115. *al*

● ***Fazit: Hochinteressantes Werk zur Eisenbahngeschichte***

Denk mal ans mobile Denkmal

Christian Hanus: Schienenfahrzeuge und Denkmalpflege. Transpress-Verlag, Stuttgart 2007. ISBN 978-3-613-71310-9, 320 Seiten, 34 Schwarzweiß-, 273 Farbabbildungen; Preis: 39,90 Euro.



■ Mal abgesehen davon, dass längst nicht jeder zwischen Denkmälern und Denkmalen unterscheiden kann, ist die Denkmalpflege, zumal bei mobilem Kulturgut, auch für Kenner der Materie ein unsicheres Terrain. Vom Erhalt im Originalzustand bis hin zur kompletten Rekonstruktion bietet sich ein weites Feld der Auseinandersetzung, im Falle betriebsfähiger Schienenfahrzeuge zusätzlich angereichert mit den Erfordernissen heutiger Sicherheitsbestimmungen. In seiner Dissertation wirft Christian Hanus nicht nur grundsätzliche Fragen auf, sondern liefert mit der Anwendung anerkannter theoretischer Grundsätze nicht nur der Technikdenkmalpflege auf erhaltenswerte Bahnfahrzeuge auch gleich die Antworten, amüsant und kompetent zugleich. Obwohl wissenschaftlich fundiert, ist dieses Buch auch für Laien eine Bereicherung. *hc*

● ***Fazit: Denkwürdige Wissenserweiterung auch für jeden Eisenbahn-Fan***

Viessmann gibt Signal

Georg Fuhs: Viessmann Signalbuch. Viessmann Modellspielwaren GmbH, Am Bahnhof 1, 35116 Hatzfeld, www.viessmann-modell.de, Hatzfeld 2007. Best.-Nr. 5299, 164 S., 247 Farbabbildungen; Preis: 37,40 Euro.



■ Signale gehören auf jede Modellbahn. Der Autor beschreibt, welche Funktion die verschiedenen Typen beim Vorbild erfüllen und wo sie aufgestellt sind. Da Modell-Aufnahmen dominieren, wird quasi automatisch die Verbindung zu Viessmann hergestellt. Angaben, welche Abstände zur Gleismitte denn einzuhalten sind, fehlen. Für die meisten Anwender dürften die großformatigen und dadurch übersichtlichen Schaltpläne von Interesse sein, die sich sonst nur in den einzelnen Bedienungsanleitungen finden. Auch automatische und halbautomatische Abläufe werden vorgestellt. Elektronik-Einsteiger finden am Ende des Buchs ein Kapitel, in dem knapp einige für den Modellbahnbetrieb notwendige Grundlagen erläutert werden, sowie ein ebenso knapp gehaltenenes Lexikon. *yo*

● ***Fazit: Gutes, wenngleich recht teures Buch für Viessmann-Anwender***



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Die Elektrische

Betrifft: „Als Einzige elektrisch", Heft 8/2007

Als gebürtiger Klingenthaler und aufrichtiger Verehrer der Bahn kann ich so etwas nicht hinnehmen, vor allem, dass die Bahn 43 Jahre nach ihrer Stilllegung einen neuen Namen bekommen soll. Zur Erstausstattung der Bahn gehörten auch zwei elektrische Güterzugloks, IME 1 und 2, DRG/DR E 19101 und 02. Bei diesen Loks handelt es sich nicht um Bo'Bo'-E-Loks, sondern um meterspurige E-Loks mit der Achsfolge B'B', das heißt, dass zwei in einem Drehgestell liegende Achsen über Kuppelstangen verbunden sind. Die Loks hatten gleich nach Indienststellung ihren Spitznamen weg und hießen „Es Ugetiem", das Ungetüm. In den 30er-Jahren setzte sich, bedingt durch das markante Betriebsgeräusch des Antriebs und ihren Einsatzzweck im Güterverkehr, der Name „De Gitterrompl", die Güterrumpel, durch. Diesen Spitznamen behielten sie bis zur Stilllegung der Bahn. Im Kasten auf Seite 36 wird behauptet, die „Gitterrompl" habe der Bahn ihren Namen gegeben. Das ist falsch! Die Bahn hieß im Volksmund als Ganzes immer „Die Elektrische" und auf der „Elektrischen" ist dann auch die „Gitterrompl" gefahren.

Helmut K. Mißbach, 81927 München

Zeitverlust

Betrifft: „Vernunft-Ehe", Heft 8/2007

Was nützen die schnellen Züge bis Paris, wenn man dann mit Taxi oder Metro weiterfahren muss, um beispielsweise von der Gare de l'Est zur Gare du Nord zu kommen? Es müsste um Paris einen Außenring geben, damit Durchreisende nicht wertvolle Zeit verlieren!

Hermann Gehring, P-2305 Tomar

Übergangsgleis

Betrifft: Basteltipp „Von M nach C", Heft 9/2007

Märklin bietet sehr wohl unter Nr. 24951 ein Übergangsgleis vom C- zum M-Gleis an, entgegen der Behauptung im zweiten Satz des Basteltipps, so dass der Tipp überflüssig sein dürfte.

Bernhard Weiß, 92507 Nabburg

Anmerkung der Redaktion: Wie auch aus der Abbildung ersichtlich ging es bei diesem Basteltipp um eine Lösung des Übergangsproblems im Gleisbogen. Märklin bietet nur ein gerades Übergangsgleis an.

ABC-Technik

Betrifft: „Digitales Urgestein", Heft 9/2007

Sie vergessen aber völlig, darauf hinzuweisen, dass die Lenz-Zentrale abgesehen von der Zimo-Zentrale derzeit meines Wissens die einzige ist, die RAILCOM versteht und durch die ABC-Technik eine genial einfache Blocksteuerung ohne Computereinsatz ermöglicht.

Heinz Pleschke, E-Mail

Gleichrichter

Betrifft: Aus der Ideenkiste (Basteltipps) „Energie-Spender", Heft 8/07

In oben erwähnten Artikel hat sich ein Fehler eingeschlichen. Das Testen von Modellbahnloks mit einer 9-Volt-Batterie ist eigentlich o.k.; ich habe das auch schon so gemacht. Das Problem ist nur, dass das bei Märklin-Lokomotiven mit dem C-Sinus-Motor aller Generationen nicht funktioniert, da bei diesen Motoren der Wechselstrom in der Lok gleichgerichtet wird. Dieser Gleichrichter sperrt den Gleichstrom der 9-Volt-Batterie.

Edgar Otz, CH-8604 Volketswil

Ereignisreich

Betrifft: „Dampfwolken über Schönheide", Heft 9/2007

Wir (Verein „Eisenbahnfreunde Kleinbahnen der Altmark") haben anlässlich des Schmalspurwochenendes in Sachsen eine Mehrtagesexkursion auch nach Schönheide Süd unternommen. Wir konnten nach dem ereignisreichen Wochenende am Montag verfolgen, wie die Lok 99 574 verladen wurde. Als wir auf dem Bahnhof eintrafen, war die transportable schiefe Ebene bereits montiert. Mittels Spill wurde die noch warme Lok auf den Tieflader der PRESS gezogen. Das alles ging sehr schnell und wir mussten die mit unseren Autos zugeparkte Bahnhofszufahrt wieder frei machen. Dieses Ereignis war mindestens ebenso spektakulär wie das vorangegangene Wochenende gelungen. Unsere einhellige Meinung zu allen Veranstaltungen war durchweg positiv. Es ist gut, dass sich Eisenbahnfreunde finden, die die technische Entwicklung lebendig darstellen.

Hans-Joachim Ewald, E-Mail



Foto: Ewald

Rücktransport von Schönheide in die Heimat: 99 574 wird mittels Seilzugwinde auf den Tieflader verfrachtet.

Warnstreiks

Betrifft: Der Schwellenleger, „Mit zweierlei Maß", 9/07

Nichts gegen Berichterstattung zu Streiks und Aktivitäten bei der Bahn, aber es wäre sinnvoller gewesen, dass sich Ihre Zeitschrift zu solchen Themen neutral verhält. Bei diesem Beitrag hat es mir glatt die Socken ausgezogen. Wenn schon „Schwellenleger", dann die 62 Prozent Gehaltserhöhung der DB-Manager im letzten Jahr. Hier regt sich niemand auf. Wo waren die Gerichte mit einstweiligen Verfügungen, als Transnet/GDBA ihre Warnstreiks durchgeführt haben?

Frank Flatter, E-Mail

Günstige E16

Betrifft: Geschichte und Geschichten, „Zug um Zug", Heft 9/2007

Es wurden aus zwei Gründen keine Loks mit Buchli-Antrieb mehr von der DRG angeschafft: 1. Bei der Getriebeübersetzung waren der Größe des Großzahnrades durch die untere Umgrenzungslinie des Fahrzeuges enge Grenzen gesetzt, was große, schwere und langsam laufende Motoren bedingte. 2. Die DRG wollte die Patentgebühren einsparen. Für 1938 ergaben sich folgende Unterhaltungskosten pro 1000 km: E16 = 199 RM, E17 = 226 RM, E44 = 228 RM. Von einer aufwendigen Unterhaltung wie im Text behauptet konnte bei der E16 also keine Rede sein.

Werner Streil, 81671 München

Kneipen-Kur

Die hübsche H0-Gastwirtschaft von Kibri lässt sich durch zeitgenössisches Zubehör in ein authentisches Epoche-III-Modell verwandeln.

Das Angebot an Gebäudemodellen scheint beim Durchblättern der immer dicker werdenden Kataloge sehr umfangreich zu sein. Allerdings füllen weitgehend nur Formvarianten die Neuheitenblätter. Mehr als eine Formneuheit pro Baugröße stellt die Ausnahme dar.

Ältere Bausätze tauchen in schrilleren Farben wieder auf und sind mit reichlich modernen Ausschmückungsteilen der aktuellen Epoche angepasst worden. Bei Kibri werden die Kompositionen verschiedener Bausätze gerne mit dem Modellbahnthemen-Logo (MBT) bezeichnet.

Dabei sind viele der Modelle in ihrer Ursprungsausführung nach wie vor sehr reizvoll und brauchen nach einigen Verfeinerungsarbeiten den Vergleich mit aufwendigen Selbstbauten nicht zu scheuen. In diesem Beitrag diente Kibris wunderschöne Dorfwirtschaft „Zum Löwen" als Basismodell.

Der Rohbau wird nahezu unverändert übernommen, da hier die Stockwerkhöhen stimmig erscheinen. Das Kellergeschoss ist als kompletter, stabiler Rahmen ausgeführt, wodurch eine rückseitige Verstärkung der Fassadenteile nicht erforderlich ist. Bei dünnwandigeren Fassaden ohne stabile Grundrahmen würden die Wandteile zum Verziehen neigen. Durch das Aushärten der Klebekanten wirken große Kräfte auf das Material, da sich der lösungsmittelhaltige Polystyrolkleber auch nachträglich stark zusammenzieht.

Die glatten Wandteile erhielten eine etwas unregelmäßige Putzoberfläche mit aufgespachteltem Revell-Nitrospachtel. Zum Auftragen eignet sich ein schmales Polystyrolstück.

Das Dach ist komplett aus einem Teil gefertigt, für die Dachgauben sind entsprechende Schächte ausgespart, die allerdings verschlossen am Dachspritzling angeformt sind. Da der Rohbau und der fertige Dachbereich vor dem Einsetzen der Fenster koloriert werden sollten, sägt man den angeformten Gaubenschacht in der Schräge der Dachneigung auf. So kann man die Fensterrahmen von innen auch nachträglich einsetzen.

Sämtliche Blechverwahrungen an den Gaubenkanten sowie die beiden Schornsteine werden aus 0,15-mm-Polystyrol ergänzt. Anstelle des massiven Geländers der Terrasse über dem Nebeneingang entsteht eine kleine Brüstung aus 2-mm-Polystyrol.

Vor dem Lackieren kann man die Wandteile und das gesamte Dach kräftig im Wasserbad unter Zugabe von etwas Spülmittel und Scheuerpulver mit einer alten Zahnbürste schrubben. Auf diese Weise verschwinden letzte Grate. Zudem haften später die Farben besser auf der angerauten Oberfläche.

Zuerst erfolgt eine Spritzlackierung mit dem hellgrauen Weinert-Haftgrund, dieser saugt die Farben später gut auf. Die Farbgebung selbst erfolgt mit Acrylfarben aus dem Schmincke-Sortiment. Alle Wandteile erhielten im vorliegenden Fall einen hellen Anstrich in einem graubeigen Ton.

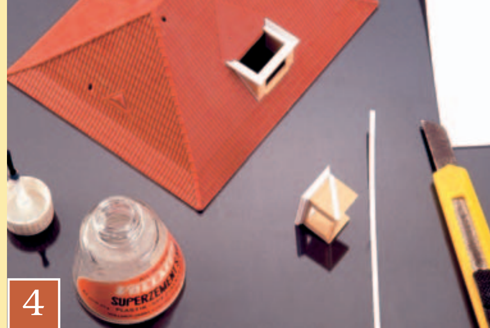
Erhabene Strukturen wie das Kellergeschoss, die Treppenaufgänge und die Stuckgesimse rund ums Haus sind in einem etwas dunkleren Grau abgesetzt. Dabei streicht man zuerst die Kanten der →



1 Zu den schönsten Gebäudemodellen mit kleinstädtischem Flair zählen nach wie vor die weitgehend maßstäblichen Häuser von Kibri.


2 Der Rohbau wird unverändert übernommen, allerdings erhalten die glatten Wandteile mit Revell-Nitrospachtel eine raue Putzstruktur.


3 Die ursprünglich geschlossenen Aussparungen der Dachgauben sägt man auf, um nach dem kompletten Lackieren des Gebäudes die Fenster von innen einsetzen zu können.


4 Vor dem Verkleben deutet man das Dichtungsblech zwischen Dach und Gaube mit einem 0,15-mm-Polystyrolstreifen an.


5 Durch den aufgesägten Schacht kann das Dachgeschoss beleuchtet werden. Ebenso ist eine nachträgliche Detaillierung beispielsweise mit Vorhängen möglich.



Dann erhalten der komplette Rohbau sowie der fertige Dachbereich eine Spritzlackierung mit Weinert-Haftgrund.

Die Farbgebung der Fassadenteile und des Dachbereiches erfolgt ausschließlich mit verdünnten Acrylfarben von Schmincke.





Das etwas massiv wirkende Geländer der Terrasse über dem Nebeneingang könnte man durch entsprechende Ätzteile oder wie im vorliegenden Fall durch eine Mauer ersetzen.

Durch den neutralen, an kleine Villen erinnernden Baustil ist das Kibri-Gasthaus ab Epoche II plausibel einsetzbar.


13
Nach der Farbgebung der Steinkübel erhält die Innenseite einen Schaumstoffkern. Die Darstellung der Erdschicht erfolgt mit etwas Holzschleifstaub-Weißleim-Wasser-Geländespachtel.


14
Für die Darstellung von Rosenbüschen bestückt man die Steinkübel mit Spur-N-Filigranbuschstücken von Silhouette. Das feine Blütenflock (Farbe Magenta) fixiert man anschließend mit dem Pinsel und etwas Mattlack an den belaubten Seemoosstauden.

Der Haupteingang erhält ein kleines, beim Vorbild mit Blechplatten gedecktes Vordach mit angedeutetem Leuchtkasten.


15


12
Die steinernen Blumenkübel beiderseits des Haupteinganges entstehen im Eigenbau aus 2-mm-Polystyrolplatten.


11
Das Treppengeländer zum Hintereingang entsteht aus geätzten Saemann-Geländerstützen (eigentlich für Schiffsmodelle bestimmt) und 0,3-mm-Messingdraht.


10
Die Stärke der Fensterläden wird rückseitig mit einem Schmirgelpapierbogen der Körnung 120 auf die Hälfte reduziert. Zum Lackieren fixiert man die Kleinteile auf einem Tesafilmstreifen.

Die Vorhänge wirken wesentlich besser, wenn man sie aus mehrfach gefaltetem Transparentpapier fertigt.


9

Nischen mit einem feinen Pinsel vor. Die Ziegel erhalten einen rötlichen Terrakottaton, alle Dichtungsbleche werden in einem mittleren kalten Grauton, verzinktem Blech entsprechend, dargestellt. Das Dach wird auch später nur fest aufgesteckt, damit der Innenraum zugänglich bleibt.

Für den Gesamteindruck ist vor allem die filigrane Ausführung der Fensterrahmen entscheidend. Bei älteren Kibri-Bausätzen wie diesem sind die Rahmen separat gespritzt, bei späteren Entwicklungen ist die Verglasung mit angeformt.

Die Stärke der Fensterrahmen lässt sich durch rückseitiges Entlangziehen auf einem Schmirgelbogen der Körnung 120 um die Hälfte reduzieren. Dabei wird mit zwei Fingerkuppen leichter Druck vor allem am Außenrahmen ausgeübt. Diese Arbeit ist etwas fummelig, doch nach einigen Fenstern läuft sie wie von selbst. Vorsicht ist bei den dünnen Fensterstreben geboten. Bei diesen sollte man weniger Druck ausüben, da das Material schnell zu dünn werden kann. Durch das Schleifen entsteht ein Grat beiderseits der Sprossen. Diesen entfernt man durch vorsichtiges Entlangschaben mit einem scharfen Skalpell. Danach überbürstet man die Fensterspritzlinge mit einer weichen Messingbürste und zwar abwechselnd in diagonaler Richtung.

Dünnere Streben an den Fenstern wirken filigraner

Kleiner Tipp am Rande: Durch Überpinseln mit etwas Nitroverdünnung verschwinden auch die letzten Grate. Der zurückbleibende Glanz auf der Oberfläche lässt sich entweder durch eine Spritzlackierung mit Mattlack oder durch Überreiben mittels feiner Stahlwolle, die in Baumärkten unter der Bezeichnung 00 erhältlich ist, beseitigen.

So aufwendig die bedruckten Papiermasken mit diversen Gardinen und Vorhängen gestaltet sind, sie wirken beim Blick durchs Fenster stets etwas unnatürlich. Am besten wirken Gardinen aus mehrfach gefalteten Transparentpapierstreifen. Transparentpapierblöcke sind in Geschäften für den Schreibwarenbedarf in verschiedenen Blattstärken erhältlich.

Die Anfertigung von schlichten Gardinen erfolgt wie nachfolgend beschrieben: Mit der Schere oder mit einem Skalpell und einem Stahllineal werden Streifen, die etwa 5 mm breiter und höher bemessen sind als die jeweilige Fenstergröße, zurechtgeschnitten. Der Streifen wird zuerst der Länge nach in der Mitte gefaltet. Dann schiebt man das obere Stück ein wenig mit Daumen und Zeigefinger über die mittige Falte nach links und drückt die nächste Falte ein. Auf diese Weise knickt man den Streifen in kleinen Abständen mehrfach ein, bis das Ende des Streifens wiederum mittig abschließt. Nun faltet man die gegenüberliegende Seite in selber Weise. Da die langen Enden übereinander gefaltet sind, verlaufen alle Knickkanten absolut senkrecht und parallel. Wird der Streifen nochmals auf der Rückseite gefaltet, wirken die Gardinen später recht plastisch. Das Verkleben geschieht aber nicht direkt auf der Fassadenrückwand, sondern auf 2-mm-Vierkantprofilstücken mit quadratischem Querschnitt, die direkt ober- und unterhalb des nach innen überstehenden Fensterrahmens zu befestigen sind.

Betrachtet man das Fenster von außen, wirken die Transparentvorhänge recht glaubhaft. Vor allem, weil durch das Durchschimmern des dunklen Innenraums räumliche Tiefe vermittelt wird. Die aufgedruckten Papiergardinen, die dem Bausatz beiliegen, wirken dagegen wie das bescheidene Bühnenbild eines Kasperletheaters.

Die Materialstärke der Fensterläden wird ebenfalls durch rückseitiges Abziehen auf einem 120er-Schmirgelpapierbogen auf die Hälfte reduziert. Das Entgraten erfolgt wiederum durch leichtes Überbürsten mit einer weichen Messingbürste.

Anschließend lackiert man die Läden beispielsweise in einem warmen Mintgrün, was gut ins Farbschema der 60er-Jah-



16 Der Schriftzug wird im Word-Schreibprogramm am Computer erstellt und auf Fotopapier ausgedruckt.



17 Schöne Gaslaternen führt Auhagen im Programm. Das Umlackieren gelingt am besten, indem man die Zapfen der Masten in einem Stück Knetgummi fixiert. Die Deckel finden auf kleinen Knetstoffkugeln, aufgespießt auf einem Zahnstocher, Halt.

Fotos: J. Chocholaty



18 Die Silhouette-Filigranbüsche für Spur N wirken als Rosensträucher im Maßstab 1:87 ganz hervorragend.

re passt. Lässt man die Läden beim Aufkleben einseitig leicht über die Kante des Klebestreifens überstehen, gestaltet sich das spätere Entfernen wesentlich einfacher.

Das Geländer des rückseitigen Treppenaufganges entsteht aus Saemann-Geländerstützen (Saemann Ätztechnik, Zweibrücker Str. 58, 66953 Pirmasens, Tel. 06331/12440, www.saemann-aetztechnik.de) und eingelötetem 0,3-mm-Messingdraht. Eine Lackierung erübrigt sich. Die blanken Neusilberstützen und Messingdrahtstücke schwärzt man mit Schwarzoxyd (sogenanntes Pariser Oxyd, erhältlich in Werkzeugläden für den Schmuckbedarf).

Der Haupteingang erhält beiderseits der Treppe zwei steinerne Blumenkübel. Diese entstehen im Eigenbau aus 2-mm-Polystyrolstreifen. Die Rosenbüsche fertigt man aus zurechtgeschnittenen Filigranbüschen von Silhouette für Spur N. Das feine Blütenflock (Farbe Magenta) vom selben Hersteller lässt sich dann mit etwas Mattlack regelrecht aufmalen.

Viele Gasthäuser verfügen über kleine Vordächer, in die ein Leuchtkasten mit dem Namen integriert war. Dieses Dach in den Abmessungen 20 x 30 mm entsteht aus schichtweise verklebten Polystyrolplatten. Der Kasten selbst hat eine Höhe von 5 mm. Das Blechdach wird separat aufgesetzt und entsprechend schräg zurechtgefeilt. Der Schriftzug wird am Computer erstellt und auf Fotopapier ausgedruckt.

Zum Abschluss erhielt das Dach im vorliegenden Fall noch einen Weinert-Freileitungsständer und eine äußerst filigrane Dachantenne von Petau. Petau-Produkte sind über Ko-Tol (Stubenrauchstr. 48, 12487 Berlin, Tel. 030/67892231, www.kotol.de) erhältlich.

Jörg Chocholaty/yo

BASTELTIPPS

System-Wechsel

Life-Like-Wagen werden mit neuen Kupplungen und Rädern für Trix Express tauglich gemacht.

■ Für Liebhaber des Dreileiter-Gleichstrom-Systems Trix Express gibt es kaum noch neue Modelle. Besonders schwierig gestaltet sich die Suche, wenn man amerikanische H0-Wagen beispielsweise für den von Trix/Rivarossi in den 60er-Jahren produzierten C-Liner sucht. Mit geringem Aufwand kann auch der weniger versierte Modellbahner geeignete Wagenmodelle für den Fahrbetrieb umbauen. Besonders attraktiv sind vierachsige Güterwagen der Marke Life-Like (Infos unter www.walthers.com). Diese Wagen sind oft zu Preisen von knapp 10 Euro im Modellbahngeschäft zu haben. Das folgende Beispiel zeigt den Umbau auf NEM-Schacht, wobei unter Verwendung von Trix-Express-Kurzkupplungen (2 Stück, Trix-Art.-Nr. 43 3362 58) und Metallradsätzen (4 Stück, 10 mm mit Zapfenlagerung, Trix-Art.-Nr. 32368205, alte Nr. 66652, Info: ersatzteile@trix.de) sehr schöne Modelle entstehen. Zunächst zieht man das Drehgestell ab, entfernt die Plastik-Achsen und hebelt die Kupplungen ab. Die Zungenhalter der alten Kupplung werden mit einem kleinen Seitenschneider beidseitig bündig abgeschnitten. Den gekröpften Ribu-NEM 362-Kupplungsadapter (Art.-Nr. 502, Conrad-Art.-Nr. 241252-62, Info: www.conrad.de) raut man auf der Innenseite des quadratischen Ausschnitts mit feiner Feile etwas auf, passt ihn so an den Deichselstumpf des Drehgestells an, dass die gekröpfte Seite in der quadratischen Öffnung verschwindet, und fixiert beide Teile mit Sekundenkleber. Dann setzt man Trix-Express-Radsätze ins Drehgestell ein. Durch die Verwendung von Achsen mit Metallrädern erhält der Wagen ein höheres Gewicht und rollt trotzdem leichter als auf Kunststoff-Rädern. *Dr. Raimund Haas*

Fotos (3): R. Haas



Mit den neuen Radsätzen rollt der Wagen sicher auf Trix-Express-Gleisen.



Die alte Kupplung wird samt Rastnase entfernt (1), die Aufnahme zurechtgefeilt (2).



Den NEM-Schacht klebt man mit Sekundenkleber ein (3) und lackiert ihn in Mattschwarz (4).

Rädertausch

Eine ältere H0-41 von Piko erhält neue, feinere Räder.

■ Bei älteren Piko-Modellen lässt die Gestaltung der Räder zu wünschen übrig. Neben denen neuerer Modelle sehen die Speichen etwas grob aus. Als Tauschradsätze für die Piko-41 sind die Kuppelachsen der BR 75.5 von Gützold geeignet, die nicht nur denselben Achsdurchmesser (2,5 mm) aufweisen wie die Piko-Achsen, sondern durch das Rp-25-Profil der Räder auch besonders gut aussehen. Man bestellt drei Exemplare der ersten und eines der zweiten Kuppelachse (Treibachse). Die Nachlaufachse kommt in Form der Schleppachse der 18.0 ebenfalls von Gützold. Da der Achsdurchmesser mit 2 mm um 0,5 mm zu klein ausfällt, besorgt man im Baumarkt Kabelhülsen mit einem Außendurchmesser von 2,5 mm. Der Vorlauf-Radsatz findet sich in Form eines Tender-Radsatzes der 18201 im Roco-Sortiment (Art.-Nr. 90454). Zur Montage muss man jeweils ein Rad abziehen. Bei den Kuppelradsätzen erweitert man die Aufnahmen für die Kurbelbolzen auf 1,4 mm, die der Treibachse auf 1,5 mm. Von der alten Piko-Treibachse schneidet man die Aufnahme der Gegenkurbel mit einem Skalpell ab und bohrt an der Schnittstelle mit einem 2-mm-Bohrer ein etwa 2 mm tiefes Loch. Dann steckt man die Aufnahme der Gegenkurbel auf die Kurbelbolzenaufnahme des neuen Treibradsatzes (bei der 41 die dritte Kuppelachse). Dabei ist auf die richtige Stellung der Vierkantbohrung für die Gegenkurbel zu achten. Ist diese justiert, wird sie mit einem Tropfen Sekundenkleber fixiert.

Werner Knitschky

Die neuen Räder stehen der Piko-41 gut. Die Räder der Vorlauf- und Schleppachse sollte man aber unbedingt mit Gefühl auf die Achsen stecken.



Foto: W. Knitschky

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de


Das Fahrgestestell muss absolut eben und parallel zur Achsebene sein. Ein Winkel hilft zur Kontrolle.


Gleiches gilt für den Kessel. Er muss später vollkommen plan auf dem Fahrgestell aufliegen.

Für die DB- und DRG-Ausführung der G 8.1 mit Laufachse hat Weinert den Bausatz der konventionellen G 8.1 überarbeitet und optimiert. So lassen sich viele verschiedene Vorbilder nachbauen. Für den Bau einer DR-Lok beschränken sich die Lokvorbilder durch die Dom- und Pumpenanordnung, Vorwärmer sowie Dachform jedoch auf wenige Exemplare. Dazu kommt noch, dass Vorbildfotos rar sind, die andere Varianten belegen könnten.

Wer eine bestimmte 56.2-8 der DR bauen möchte, hat aber zumindest die Möglichkeit, manch fehlendes Bauteil wie ein Runddach oder einen Scheibenradsatz (Best. Nr. 5655) für die Vorlaufachse bei Weinert zu bestellen.

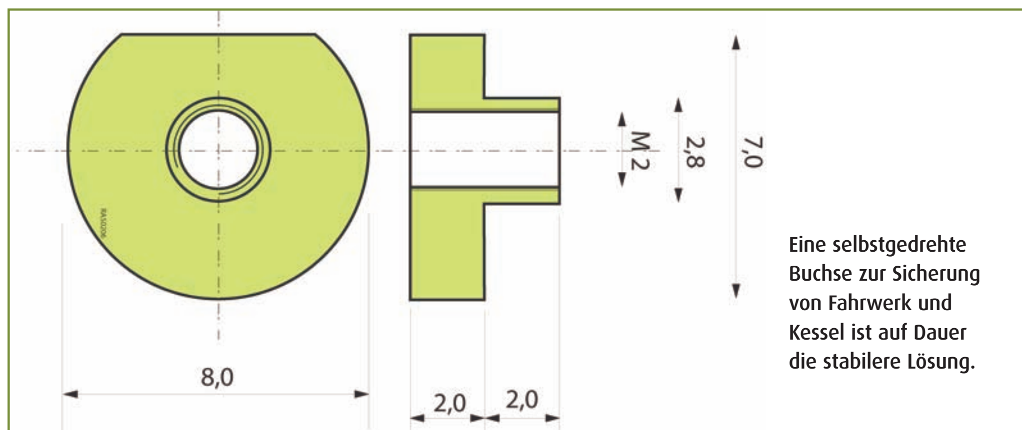
Für diesen Beitrag wurde 56 234 des Bw Pasewalk gewählt. Sie soll stellvertretend zeigen, wie man aus einem Bausatz andere Betriebsnummern nach persönlichen Vorstellungen nachbauen kann.

Die Bauanleitung ist wie immer bei Weinert gut verständlich ausgearbeitet, und wer sich daran hält, wird mit Fleiß zum Ziel gelangen. Einige kleine Ver-

Teil 1

Lauf-Hilfe

Weinert hat die G 8.1 mit Vorlaufachse in DB- und DRG-Ausführung im Programm. Aber auch DR-Bahner können mit etwas Improvisation ein H0-Modell bauen.



Eine selbstgedrehte Buchse zur Sicherung von Fahrwerk und Kessel ist auf Dauer die stabilere Lösung.

säumnisse sind trotzdem aufgefallen und sollen an dieser Stelle dargestellt werden. Der Dank gilt an dieser Stelle „Didi" Wünschmann, der als erfahrener (Dampf-)Lokführer manchen Tipp, etwa für die korrekte Verlegung der Leitungen bei Dampfloks, gab.

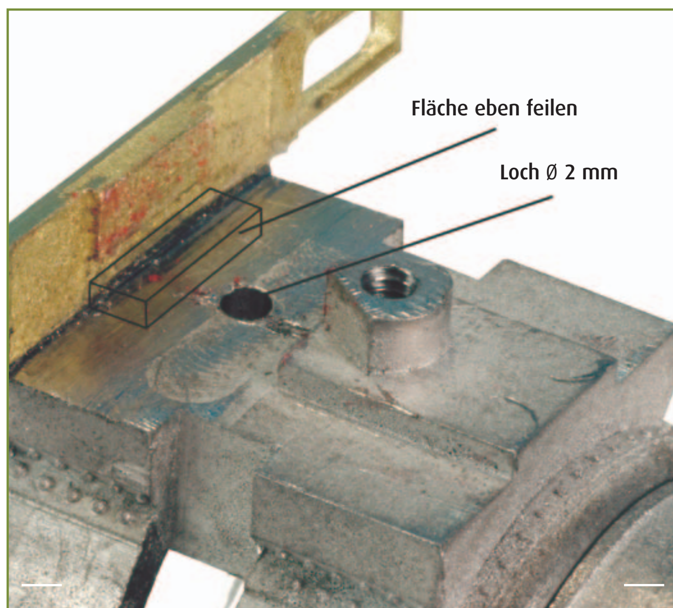
Nach der Kontrolle aller Teile werden diese versäubert und alle in jedem Fall notwendigen Löcher gebohrt, bevor die Montage beginnen kann.

Da der Kessel von der BR 55 stammt, ist die ursprünglich vorgesehene vordere Befestigung nicht mehr nötig. Der Ansatz am Rauchkammerfuß ist eben zu feilen, so dass eine parallele Auflage des Kessels gewährleistet ist.

Im Rahmen der Lok befindet sich bereits ein Loch, das man für eine stabilere Sicherung des Gehäuses verwenden kann. Dieses Loch wird deckungsgleich auf das eingepasste Gehäuse übertragen und dort ein Loch (Durchmesser 2,2 mm) gebohrt. Das Loch im Rahmen wird auf einen Durchmesser von 2,8 mm aufgebohrt und von unten eine Mutter eingeklebt. Als Mutter kann eine Gewindebuchse aus dem Weinert-Programm (Best. Nr. 2208) dienen.

Wer die Möglichkeit hat, dreht sich aus Rundmessing (Durchmesser 8 mm) ein Gewindestück nach nebenstehender Skizze und versieht es mit einem M 2-Gewinde. Eine Senkkopfschraube M 2x25, deren Kopf im Durchmesser auf 3,2 mm abgedreht oder gefeilt wird, damit sie sich im Schornstein leicht drehen kann, →

Im Vergleich zur gewöhnlichen G 8.1 wirkt die Ausführung mit Laufachse wesentlich eleganter und schnittiger.



Der kleine eingezeichnete Quader stammt von der normalen G8.1 und muss weggefeilt werden damit die Fläche eben wird.



Für den selbstgebauten Halter wird auf simple Art und Weise ein Stück Draht flachgeklopft.

Die Baureihe 56.2-8

Weil die G 8.1 nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h zugelassen war, wurde sie Anfang der 1930er-Jahre mehr und mehr zum Bremsklotz auf Hauptstrecken. Eigentlich sollten ursprünglich mehr als tausend G 8.1 ausgemustert werden, aber 1933 entschloss sich die DRG, die Geschwindigkeit durch den Einbau einer vorderen Laufachse auf 70 km/h heraufzusetzen. Der Kessel rutschte um 720 mm nach vorn, und man baute zwei Tonnen Gussgewichte über den vorderen Kuppelachsen ein. Ab 1934 wurden die G 8.1 von Borsig umgebaut. Die ersten Maschinen wurden noch mit ihrer alten 55er-Nummer ausgeliefert, später wurden sie richtig als BR 56.2-8 eingereiht. In der Folgezeit bauten auch die RAW Gleiwitz, Schneidemühl, Schwerte, Kaiserslautern, Darmstadt und Lingen die G 8.1 um.



Die 56.2-8 war eine Universallok für den Einsatz vor Güter- und dank der gesteigerten Höchstgeschwindigkeit auch vor Personenzügen.

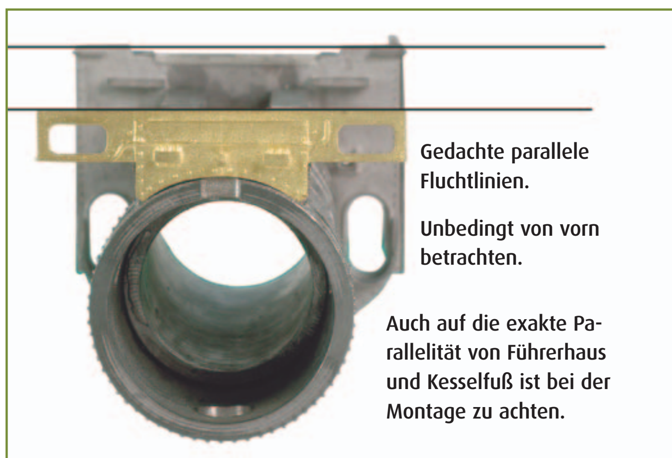
übernimmt die sichere Befestigung von Kessel und Rahmen. Wichtig ist, dass Kessel und Rahmen zuvor eben und parallel ausgerichtet sind!

Bevor alle verbliebenen angekörnten Löcher aufgebohrt werden, muss die geplante Lok-Version endgültig feststehen. Die übrigen Körnerstellen werden zugespachtelt oder mit Weißmetall-Speziallot mit einem besonders niedrigen Schmelzpunkt (70 Grad Celsius) zugelötet, verputzt und verschliffen.

Auf dem Umlauf der Heizerseite ist der Vorwärmer um einen Zapfenabstand nach vorn zu rücken. Wir verwenden die vordere Bohrung für den hinteren Zapfen des Behälters. Das vordere Loch wird passend dazu gebohrt. Die Speisepumpe rückt nach vorn, so dass noch ein wenig Platz für die Leitungen hinter dem Vorwärmer bleibt. Die Höhe sollte so eingerichtet werden, dass die Pumpe unten etwa 1 mm Luft zum Umlauf hat. Die Guss-Leitung (Teil 97b) wird verwendet, lediglich die Leitung zur Pumpe wird gekürzt und angepasst.

Die Wasserleitung zum Tender wird neu aus 0,5-mm-Messing-Draht gebogen, durch ein Loch mit 0,8-mm-Durchmesser im Umlauf von unten an die Pumpe geführt und mit dem Gussbaum (128) unter dem Führerhaus verbunden. Wie beim Vorbild wird ein kleiner Halter zur Stabilisierung aus einem flachgedrückten 0,3-mm-Drahtstück gefertigt, falls sich in der Bastelkiste kein geeignetes Teil findet. Für die Einspeisung in den Kessel wird ein neues Speiseventil (Weinert 8207- oder 8203-Sätze) mit nach hinten abgehendem Flansch verwendet. Mit Draht (Durchmesser 0,5 mm) ist der Anschluss zum Vorwärmer zu formen.

Die Stromverteiler unter dem Umlauf werden entfernt. Dafür wird eine neue Leitung am Umlauf außen aus 0,3-mm-Draht verlegt. Kurz vor dem Führerhaus wird ein Verteilerkasten (Blechrest) angebracht.





Das Sicherheitsventil neben dem Heizerfenster ist nicht im Bausatz enthalften und entsteht aus einem Stück Draht und etwas Rohrprofil.

Fotos und Zeichnungen: Rainer Albrecht

Der Durchgang zum Führerhaus wird mit einem Stückchen Draht (Durchmesser 0,5 mm) nachgestaltet. Alle anderen Leitungen können vom Bausatz unverändert übernommen werden. Die Handläufe am Führerhaus werden durch Handstangen und einen Halter an der Stirnwand des Führerhauses ergänzt. Wer möchte, kann das Sicherheitsventil an der Führerhausvorderwand nachgestalten. 0,4-mm-Messing-Draht bildet das Rohr und oben wird ein auf 0,4-mm-Durchmesser aufgebohrtes Rohrstück aufgeklebt oder gelötet. Anschließend wird mit einer Feile und der Minibohrmaschine das Ventil nachgeformt, dann ein Halter aus flachgedrücktem 0,3-mm-Draht aufgeschoben, unten abgewinkelt und angebaut.

Im zweiten Teil wird auf Details entlang des Kessels und des Umlaufs eingegangen, damit 56 234 anschließend als vielseitige Lok auf der heimischen Anlage brillieren kann.

Rainer Albrecht/al

Stromabnehmer, Isolatoren und Dachleitung sind gut wiedergegeben. Die Antennen (links) sollten vor dem Fahrbetrieb eingesteckt werden.



Der ICE 3 ist das selbsternannte Flaggschiff der DB AG. Piko bietet jetzt eine vierteilige Grundeinheit für TT an.

Schnell-Bahn

Die schnellsten Züge waren und sind die Stars jeder Eisenbahn, auch wenn es der eine oder andere Liebhaber spezieller Fahrzeuge anders sehen mag, und der Wunsch vieler Modellbahner ist es, die Nachbildungen bei sich zu Hause fahren zu lassen – ob dies nun immer vorbildgetreu ist oder nicht. Der mit 330 km/h schnellste Zug der DB AG ist der ICE 3, auch wenn er es etwa auf den Neubaustrecken Köln – Frankfurt oder Nürnberg – München im Planbetrieb bei „nur" 300 km/h bewenden lässt.

Nach dem Taurus und dem Hercules schickt Piko aus Sonneberg mit dem ICE 3 jetzt das dritte moderne Fahrzeug auf die Spur der Mitte. Angeboten wird vorerst eine vierteilige Grundeinheit, bestehend aus zwei Endwagen, einem Zwischenwagen mit Stromabnehmer (dieser allerdings ohne Funktion) und dem Bistrowagen. In letzterem ist auch der Antrieb untergebracht. Ab Herbst soll es weitere Mittelwagen geben, so dass der Zug auf vorbildgerechte acht Wagen gebracht werden kann.

Die Einzelwagen sind maßstäblich, die Gestaltung ist für diesen Maßstab und den empfohlenen Preis über grundsätzliche Kritik erhaben. Die dunklen Fensterbänder sind passgenau, und durch die klaren Kanzeln der Endwagen kann man die angedeuteten Inneneinrichtungen ausmachen, im Endwagen erster Klasse auch mit Lokführer. Vor der Inbetriebnahme sollten die beiliegenden Dach-

AUF EINEN BLICK

PRO *Formgebung; Gravuren; Beschriftung; Kanzel mit Inneneinrichtung und Lokführer; Fahrverhalten; Preis*

KONTRA *Farbe von Faltenbälgen und Drehgestellen*

PREIS *109,99 Euro UVP*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



Fleischmann nahm sich einen dreiachsigen Heizkesselwagen zum Vorbild für ein interessantes H0-Modell.

Eingeheizt

In der kalten Jahreszeit war es lange üblich, dass den dampfbeheizten Reisezügen separate Heizkesselwagen beigestellt wurden. Dies geschah insbesondere bei sehr harten und strengen Wintern und wenn die Heizleistung der Lokomotive allein nicht ausreichte. Die Königlich-Preußische Eisenbahn-Verwaltung (K.P.E.V.) ließ ab 1904 über mehrere Jahre dreiachsige Heizkesselwagen herstellen, die zum Teil von der DRG übernommen wurden und dort die Gattungsbezeichnung Heiz3i pr 04 erhielten. In Röbel an der Müritz ist noch die Hülle eines solchen Wagens, seiner Inneneinrichtung beraubt, zu sehen.

Fleischmann bietet jetzt ein H0-Modell des dreiachsigen Heizwagens „Osten 730 003" an. Laut Anschriften war der Wagen um 1934/35 im Berliner Bw Grunewald stationiert.

Es gefallen die stimmigen Proportionen, das gedrungen wirkende Äußere der Wagen ist gut getroffen. Vorbildgerecht hat der Modellheizwagen ein offenes und ein geschlossenes Wagenkastenende. Die Türen lassen sich öffnen und geben den Blick in die nachgebildete Heizanlage (mit Kessel und Kohlenbunker) frei, das Modell hat mithin echten Anschauungswert! Farbgebung und Beschriftung entsprechen dem

AUF EINEN BLICK

PRO *Interessantes Vorbild; Gesamteindruck; Details; Inneneinrichtung; Kurvenläufigkeit; RP 25-Radsätze*

KONTRA –

PREIS *42,95 Euro (Empfehlung des Herstellers)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒



Tiefflug in 1:120: Die Kanzel eines der beiden Endwagen ist mit einem Lokführer versehen, das Material gut durchsichtig.

Auf stattliche 84,6 Zentimeter Länge bringt es die vierteilige Grundeinheit des ICE3. Die Mittelwagen folgen im Herbst.

antennen eingesetzt werden; dabei genügt Stecken. Einzig die graue Farbe an Drehgestellen und Faltenbälgen lässt den Zug etwas spielzeughaft wirken. Farbgebung und Beschriftung sind sauber.

Für das Zusammenstellen ist die richtige Reihenfolge der Wagen zu beachten, diese ist entweder anhand der die Wagen verbindenden fünfpoligen Kurzkupplungen oder, wer ganz sicher gehen möchte, des Verdrahtungsschemas in der Packungsbeilage auszumachen.

Mit umgerechnet 3 km/h fährt der TT-ICE3 an. Bei vollen zwölf Volt fährt er mit umgerechnet 340 km/h nur geringfügig schneller als sein Vorbild. 160 km/h, ein auf vielen Altbaustrecken üblicher Wert, werden bei 6,4 Volt erreicht. Eine Zugkraftmessung erübrigt sich, der Zug schafft dank vier Haftreifen auch die Acht-Prozent-Steigung. Die Stromaufnahme erfolgt übrigens ausschließlich über die Drehgestelle des Endwagens 1.

Für 109,99 Euro (Empfehlung) bietet Piko einen sehr gut gestalteten modernen Triebzug an. *Henning Bösherz*

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 340 km/h
- V_{max} Vorbild (330 km/h) bei 11,4 V
- 160 km/h bei 6,4 V
- Auslauf aus V_{max} 263 mm
- Auslauf aus 160 km/h 75 mm
- Anfahren bei 1,4 V mit 3 km/h
- Kriechen bei 1,4 V mit 3 km/h

- **Hersteller:** Piko, Sonneberg
- **Nenngröße, Spur:** TT, 12 mm
- **Katalog-Nr.:** 47005
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** An den Fahrzeugenden keine; Verbindung der Wagen mit fünfpoliger Steckkupplung
- **Kleinster befahrener Radius:** 287 mm
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf beide Achsen des Bistrowagens
- **Haftreifen:** Vier
- **Digitale Schnittstelle:** Achtpolig nach NEM 652



Schema der DRG zu jener Zeit und geben zu keiner Kritik Anlass. Auch Details wie das Oberlicht und der Abdampfschornstein sind überzeugend gestaltet.

Die mittlere Achse ist seitenverschiebbar gelagert. Um auch enge Radien passieren zu können, sind die Trittstufen unterhalb der mittigen Schiebetüren im Bereich der Achse passend ausgespart. Positiv fällt die Verwendung von RP 25-Radsätzen auf.

Für das Modell sollte der Interessent schon einmal 42,95 Euro (unverbindliche Empfehlung des Herstellers) beiseite legen. *Henning Bösherz*



Normale Lokomotivkessel sorgten für zusätzlichen Heizdampf in Reisezügen. Auch hinter E-Loks waren solche Wagen eingereiht.

Die Überraschung ist gelungen: Brawa trumpfte im vergangenen August unerwartet mit einer Serie offener Wagen der Austauschbauart in H0 auf.

Das Ass aus dem Ärmel

Die Erwartungshaltung ist hoch, wenn Brawa neue Güterwagenmodelle liefert und die hauseigene Messlatte liegt spätestens seit dem fabelhaften G 10, der vor wenigen Monaten erschien, sehr hoch.

Um es vorweg zu sagen, die Latte wurde übersprungen. Brawa zeigt mit dem neuen Om 21, dass es lohnen kann, auch bei Allerweltswagen beim Formenbau keine Kompromisse zu machen.

Das Fahrwerk ist penibel nachgebildet: Der Wagenboden ist geprägt von der detaillierten Bremsanlage. Die Achslager, die Blattfederpakete und

Die drei neuen auf einen Blick: Der Om 21 der DB, ein Omu 36 der DR und last but not least der „Königsberg" der DRG (v. l.).



Die kleine H0m-Modellbahnschmiede „D+R" aus dem oberschwäbischen Baienfurt hat einen neuen Wagen der Berninalinie der Rhätischen Bahn im Programm.

Grenzgänger

Die legendäre Bernina-Bahn von St. Moritz nach Tirano ist einer der schönsten Wege, um von der Schweiz nach Italien zu gelangen, und die spektakulärste Grenzpassage auf Schienen ist sie in jedem Fall. Die anspruchsvolle Topographie erforderte beim Streckenbau vor knapp 100 Jahren besondere Zugeständnisse wie Minimalradien von 45 Metern. Diese Parameter haben bis heute Einfluss auf die Fahrzeuge, und die RhB hält einen Wagenpark mit kürzeren vierachsigen Personenwagen für die Linie vor.

Der neue B 2493 von „D+R" ist einer von sieben im Jahr 1992 in Dienst gestellten 2.-Klasse-Wagen des Typs EW IV für die Berninabahn.

Das D+R-Modell ist detailgetreu nachgebildet. Überzeugen können die Drehgestellblenden, deren Gravuren eine schöne Tiefe zeigen. Die vorbildgerecht getönten Fenster sind sauber eingesetzt, Lackierung und Bedruckung sind tadellos. Der Wagen besitzt eine Inneneinrichtung. Ein Preis von 58 Euro ist im H0m-Markt vertretbar. Infos unter: D+R, Schacher Str. 21, 88255 Baienfurt, Tel: ++49 /(0)751/44813, E-Mail: info@d-r-modellbahn.de.

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Gravuren; ordentliche Lackierung und Bedruckung; sauber eingesetzte Fenster; Inneneinrichtung*

KONTRA *Leichte Fenstertrübung*

PREIS *58,- Euro UVP*

URTEILE ■ ■ ■ ■ □



Im charakteristischen RhB-Rot ist der Wagen nicht nur in der Mondlandschaft bei Ospizio Bernina ein Farbtupfer, sondern auch auf der 1:87-Modellbahn.

die Schaken kennzeichnen filigrane Gravuren, die ihre letzten Feinheiten erst beim Betrachten mit der Lupe zeigen.

Der Holzlattenaufbau ist treffend und das Wageninnere ebenfalls vorbildlich. Die Türen, die leider nicht zu öffnen sind, haben reliefartige Rückwände. An den Stirnwänden fallen viele freistehende Details wie Griffstangen, Tritte, Schlussscheibenhalter und Hebel auf.

Die Lackierung ist makellos und die vergleichsweise schlichten Anschriftenfelder sind gestochen scharf gedruckt und das auch an kaum sichtbaren Stellen des Rahmens.

Ein paar Zurüstteile wie Kupplungen und Luftschläuche liegen dem Modell bei. Betriebsbahner werden auf die Montage verzichten, aber wer den Wagen, der beinahe Kleinserienniveau errreicht, in die Vitrine stellen möchte, sollte sie anbringen.



Die vielen freistehenden Details machen auch aus einem einfachen offenen Wagen ein besonderes Modell.

Der Om 21 war ein Massenwagen, der ab 1927 gebaut wurde und bei der DB bis Ende der 1960er-Jahre im Einsatz war. Ein Preis von 23 Euro ist für einen Wagen dieses Niveaus in Ordnung. Ob es sich lohnt, so viel Geld für einen einfachen, offenen Wagen auszugeben, muss jeder Modellbahner für sich selbst entscheiden. Aber wer einen Brawa-Om 21-Ganzzug bilden möchte, sollte bei seinem Händler vielleicht nach Mengenrabatt fragen?

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Hervorragend detailliertes Fahrgestell; akkurate Nachbildung des Aufbaus; vorzügliche Lackierung und Bedruckung*

KONTRA *Bohrungen für Zurüstteile etwas knapp.*

PREIS *22,99 Euro UVP*

URTEILE

Fleischmann hat eine neue Startpackung für die Spurweite N aufgelegt. Kein überraschender Inhalt, dafür ein sehr freundlicher Preis.

Tipp des Monats

Dass Startpackungen subventioniert werden, ist bekannt. Aber manchmal ist der Inhalt immer noch so öde, dass selbst ein günstiger Preis nicht verkaufsfördernd wirkt. Das gilt nicht für die neue N-Packung von den Fleischmännern aus Nürnberg. Vermutlich werden in den kommenden Monaten auf Börsen und bei Internetauktionshäusern kleine Radien und Fahrregler in größeren Mengen auftauchen, denn der Preis ist so verlockend, dass mancher nur wegen der Lok und der Wagen seinen Händler aufsuchen dürfte.

Zu Fleischmanns N-Einstiegsangebot gehört die DB-64 098 des Bw Passau. Der Bubikopf ist eine noch vergleichsweise junge und gelungene Konstruktion (siehe MEB 3/2001). Dazu gibt es zwei zweiachsige Personenwagen Bi („Donnerbüchsen") mit unterschiedlichen Betriebsnummern, einen Pwi sowie drei Güterwagen (je ein offener und ein gedeckter sowie ein Rungen-Wagen). Ein Gleiskreis mit zwei Bogenweichen, die eine Überholung oder das Abstellen eines Zuges ermöglichen, bringt schon eine Menge Spielspaß.

Weder Lok noch Wagen sind vereinfachte Ausführungen und gerade der Bubikopf zeigt sehr gute Fahreigenschaften. Mit den Donnerbüchsen kann man auch auf dem kleinen Radius (R1/192mm) ganz gut leben. Bedenkt man, dass die Lok allein kaum weniger als die Startpackung kostet, kann man nur sagen: Einsteigen!

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Fahrzeugauswahl; geeignete Gleisanlage; fairer Preis.*

KONTRA *Kleiner Radius*

PREIS *179,95 Euro UVP*

URTEILE



Die Preiser-Bahnarbeiter freuen sich auch über den sympathischen Preis, dürfen aber nicht in die Packung.



Grasflächen finden sich natürlich auf dem Land, aber auch auf Großstadt-Brachen. Busch liefert neuartige Fertigmatten.

Graspartout

Bislang musste man sich unter dem Begriff Geländematte immer einen dicht mit Fasern bedeckten Teppich vorstellen. Nicht selten war die Wiese eintönig gefärbt und kurzgeschoren wie ein Golfrasen.

Busch liefert jetzt die ersten Serienmuster der Bodendecker aus, die sich von den beschriebenen Geländematten durch etwa 5 mm hohe Fasern unterscheiden, die mit kleineren Lücken auf der Trägerfolie sitzen. Letztere ist so flexibel, dass sie sich kleinen Bodenunebenheiten anpasst. Die Trägerfolie der etwa 30 x 21 cm großen Matten sitzt ab Werk auf einem mit Kunststoff beschichteten Papier. Die Geländematte weist unten keinen selbstklebenden Film auf, weshalb man in aller Ruhe das Grün zurechtschneiden und probeweise auf das Gelände legen und auch wieder abnehmen kann. Zum endgültigen Verkleben empfiehlt Busch den hauseigenen Haftkleber (Art.-Nr. 7598), doch lassen sich Landschaft und Matte auch mit herkömmlichem Weißleim dauerhaft verbinden.

Da Busch den Begriff Bodendecker wörtlich genommen hat, sind die Lücken in der Beflockung eigentlich nur von oben zu sehen. Weil es mit vertretbarem technischen Aufwand kaum möglich ist, neben den 5 mm hohen auch kürzere Fasern auf ein und derselben Matte unterzubringen und die längeren Fasern auch noch als Büschel stehen zu haben, stellt die von Busch gewählte Lösung schon ein sehr gutes Basismaterial dar. Schließlich kann man die Matten mühelos mit einer kleinen Schere in Stücke schneiden und so eine größere Fläche auslegen. Außerdem lassen sich die Fasern mit einer Nagelschere unregelmäßig kürzen. Weitere Abwechslung bringt man ins Spiel, wenn man mit dickflüssiger Abtönfarbe Gräserblüten und -fruchtstände darstellt. Dazu nimmt man mit einem Borstenpinsel Farbe auf, streicht den Pinsel auf einem Stück Pappe aus und fährt anschließend fast waagerecht über die Fasern, die nachbehandelt werden sollen. Der Effekt ist verblüffend. Durch die gekürzten Fasern scheint der Untergrund stärker durch, was die natürliche Unregelmäßigkeit einer Wiese betont.

Wenn man die Bodendecker als Ganzes einsetzt, müssen sie natürlich trotzdem unregelmäßig zurechtgeschnitten werden. Den Abschnitt kann man beispielsweise an Wegrändern verwenden.

Busch liefert die Matten in fünf unterschiedlichen Ausführungen: Trockenes Gras (Art.-Nr. 1301) Frühlingsgras (Art.-Nr. 1302), Sommergras (Art.-Nr. 1303) und Herbstgras (Art.-Nr. 1304). Die Kombination der Bodendecker untereinander erfordert in jedem Fall eine farbliche Anpassung.

Die Grasmatten kosten jeweils unverbindlich empfohlene 12,99 Euro. Wer die Bodendecker clever zurechtschneidet, kommt schon mit wenigen Matten erstaunlich weit.

Jochen Frickel



Von oben fallen die Lücken im Sommergras auf.

Die mit gleichmäßig 5 mm hohen Fasern beflockten Matten (im Bild Herbstgras) machen einen guten, aber etwas monotonen Eindruck.



AUF EINEN BLICK

PRO *Flexible Trägerfolie; senkrecht stehende Fasern; unterschiedliche Farben lieferbar; einfache Verarbeitung*

KONTRA *Ohne Nachbearbeitung etwas monotones Aussehen*

PREIS *UVP: 12,99 Euro*

URTEILE ✗ ✗ ✗ ✗



AUF EINEN BLICK

PRO *Einsatzmöglichkeiten; Vorbildwahl und -umsetzung; Passgenauigkeit; Zeichnungen der Bauanleitung*

KONTRA *Fensterfolie; fehlende Eckstütze; Lampenfuß; Rauputz auf Klebeflächen*

PREIS *Zirka 21 Euro*

URTEILE

Fast zu jedem Anlagenthema passt die Renault-Niederlassung, deren Fahrzeuge und Figuren nicht zum Lieferumfang gehören.

Mit der Renault-Vertretung bietet der Jouef-Ableger MKD einen H0-Bausatz von internationalem Zuschnitt an.

Auto-Haus

Auch wenn der Créateurs d'automobiles und MKD, zur Hornby-Gruppe gehörender Jouef-Ableger, aus Frankreich kommen, ist das Modell der Renault-Niederlassung nicht auf das gallische Territorium beschränkt. Der schlichte quaderförmige Zweckbau mit den typischen Renault-Attributen führt auf keiner modernen europäischen H0-Anlage ein Fremdkörperdasein.

Ab den 60er-Jahren, als gekachelte Außenwände sich wachsender Beliebtheit erfreuten, ist der Anlageneinsatz vertretbar. Da sich die Firmenembleme in den fünf Jahrzehnten immer wieder, wenn auch geringfügig, änderten, ist gegebenenfalls nach Alternativen zu den dem Bausatz beigelegten Klebefolien Ausschau zu halten.

Scharfes Bastelmesser, handelsüblichen Plastikkleber und feine Feile vorausgesetzt, bereitet die Montage des Autohaus-Bausatzes keine Schwierigkeiten. Auch ohne Französisch-Kenntnisse erschließt sich die Platzierung der nummerierten Bauteile spätestens aus den Zeichnungen der Bauanleitung.

Nach Entfernen der Spritzlingsansätze und einiger Schwimmhäute passen die Teile mit Ausnahme des Flachdachs, das um anderthalb Millimeter gekürzt werden muss, gut zusammen. Vergessen sollte man aber die beigelegte Fensterfolie: Sie ist für das Übereck-Panoramafenster viel zu dünn und sollte zugunsten eines festeren Materials aus der Bastelkiste oder von einer x-beliebigen Klarsichtverpackung weichen. Die klobigen Lampenfüße in der Obergeschossbodenplatte lassen eher auf Braukessel schließen.

Der gut imitierte Rauputz des Obergeschosses hat nur einen Schönheitsfehler: Die für die Folie vorgesehenen Klebeflächen wären besser glatt geblieben. Einem Statiker schließlich kämen doch arge Bedenken ob des Fehlens jeglicher Abstützung des oberen Stockwerks an der vorderen rechten Hausecke. Dies sollte bei rund 21 Euro für den Bausatz nicht dem Heimwerker überlassen bleiben!

Karlheinz Haucke



Fotos (2): Frickel

Dem R 16 die Schau stiehlt der Jaguar E, der im Verkaufsraum dieses H0-Vertragshändlers dessen insulare Vorliebe verrät.

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Die Anschriften wurden wie gewohnt konturenscharf und gut deckend ausgeführt.

Hochhaxige Diva

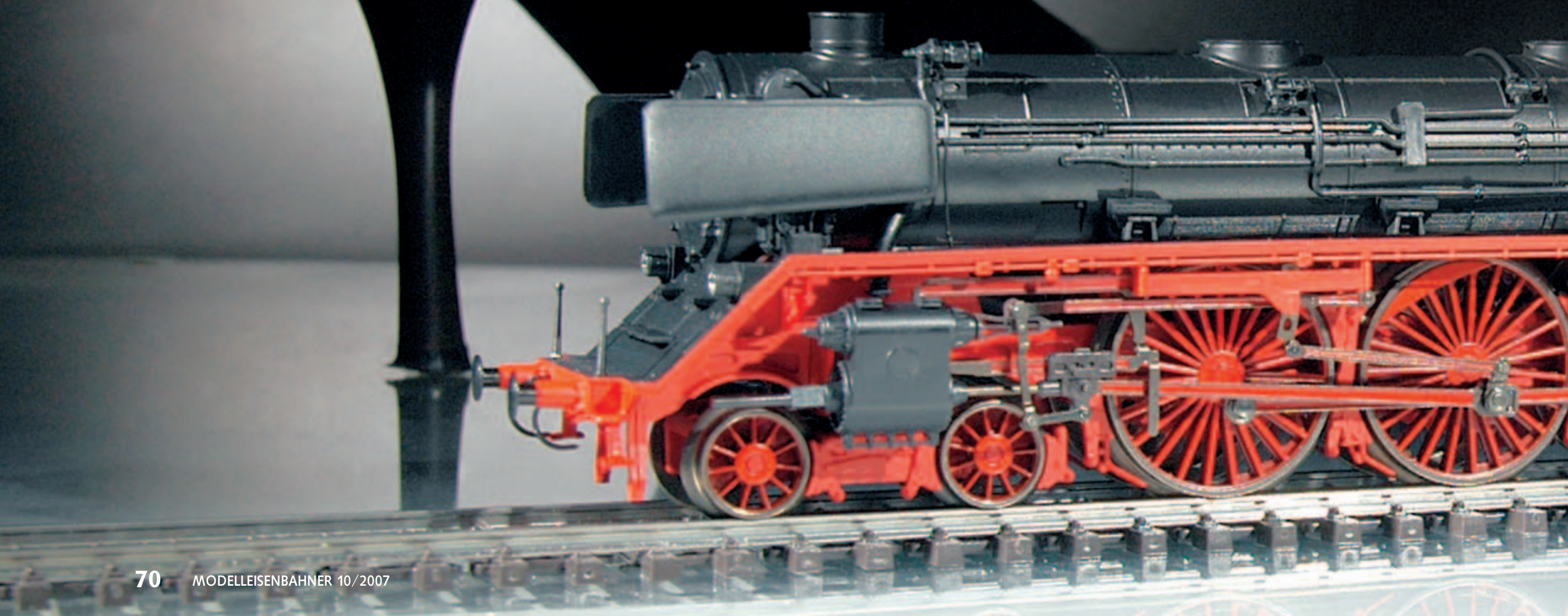
Mit dem H0-Modell der 05 003 präsentiert Märklin eine extravagante Schnellzuglok der frühen Bundesbahn.

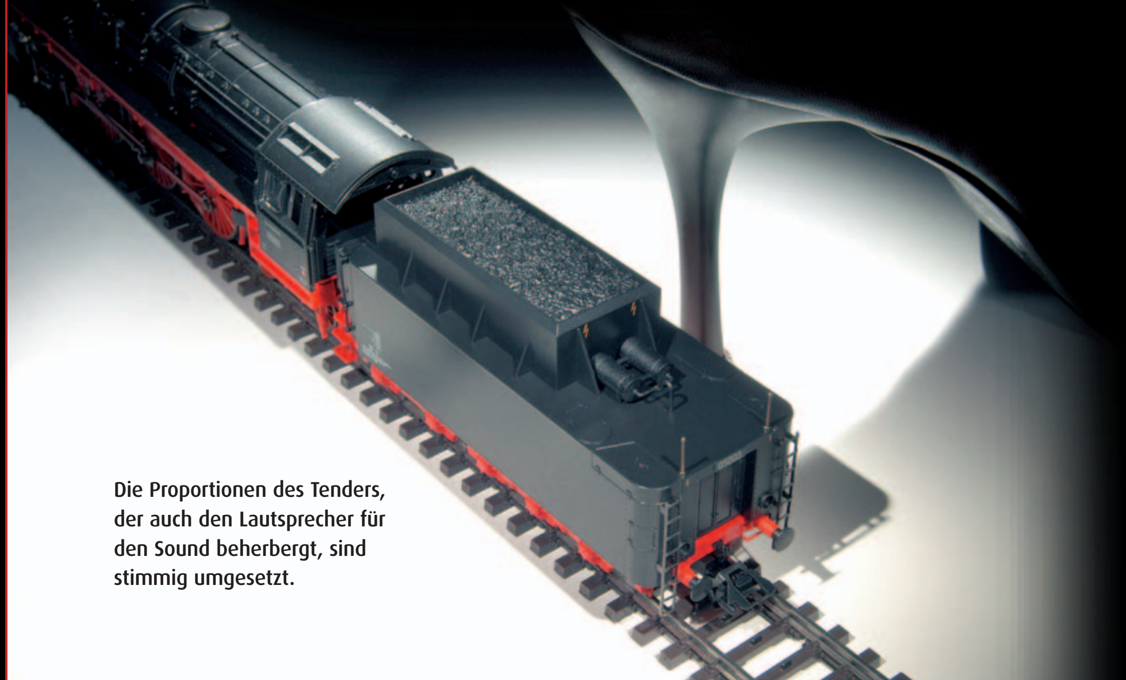
Das Insider-Modell des Jahres 2007 für H0-Bahner ist ein Einzelgänger mit einer interessanten Vorbild-Geschichte.

Zunächst baute die Deutsche Reichsbahn (DRG) 05 003 als sogenannte Cab-Forward, das heißt, Führerstand und Feuerbüchse befanden sich vorne, die Rauchkammer hinten. Verfeuert wurde Kohlenstaub. Nachdem die Lok selbst nach Änderungen nicht die Leistungen ihrer beiden konventionell ausgeführten Schwestermaschinen erbracht hatte, entschloss sich die DRG 1944, 05 003 in eine konventionelle Lok, sprich, mit Stückkohle-Feuerung und nach vorne stehender Rauchkammer, umzubauen. Heraus kam mit den mächtigen Treibrädern, der symmetrischen Achsfolge 2'C2', großen Windleitblechen und auf dem Pufferträger angeordneten Stirnlampen die laut vieler Experten hübscheste aller Einheits-Dampfloks. 1950 fühlte sich die DB bemüßigt, der Lok durch hochgesetzte Laternen und kleine Windleitbleche ein modernes Gesicht zu geben...

Märklin bildet 05 003 in der letzten Ausführung des Vorbilds nach, als die Maschine dem Bw Hamm zugeteilt war und die berühmten Langläufe vor den FD Merkur, Hanseat und Domspatz absolvierte. Als Datum der letzten Bremsuntersuchung ist der 24. Oktober 1950 angeschrieben. Die Proportionen haben die Konstrukteure sehr gut getroffen. So weisen Vor- und Nachlaufgestell den korrekten Achsstand auf und auch die Abstände zwischen Drehgestell- und Treibachsen fallen vorbildgerecht aus. Bei einem Großserienmodell geht die zwar komplette, in ihrer Ausführung aber etwas einfache Steuerung auch dank der stimmigen Farbe der Brünierung in Ordnung. Die charakteristische zur Mitte hin nach außen gewölbte Form der Lok-Räder sowie die Verstärkung der Speichen wurden nicht angedeutet. Die Bremsklötze liegen in Radebene und auch die Sandstreurohre vor den Treibachsen sind vorhanden.

Dass der Barrenrahmen nur sehr flache Gravuren aufweist,





Die Proportionen des Tenders, der auch den Lautsprecher für den Sound beherbergt, sind stimmig umgesetzt.

befremdet. Auch die flach geratenen Drehgestell-Blenden werden dem Anspruch an ein exklusives Spitzenmodell nicht gerecht. Die Dampfeinströmrohre enden 2 mm vor den Zylindern im Nichts, was wohl daran liegt, dass die Länge des Rohres maßstäblich ausfiel, die Zylinder aber zu klein sind, da sie von einer anderen Einheitslok-Type stammen. An den Fronttritten fehlen die Diagonal-Streben, links und rechts der Kupplung die am Pufferträger auf einem runden Blechfortsatz montierten Heizkupplungen samt Hähnen. Und warum bitte hat die Lok vier flache Puffer?

Bei der Detaillierung des Kessels ist dagegen alles im Lot. Ganz aus wertigem Metall gefertigt, wird der vorbildgerechte Eindruck durch zahlreiche freistehend angesetzte Armaturen und Rohrleitungen erzielt. Nicht genug loben kann man die Beleuchtung, die jetzt durch warmweiße LED erfolgt. Im Analogbetrieb leuchten die Lampen ab 4,5 V spannungsunabhängig nahezu gleichmäßig hell.

Die Lok ist mit einem in den Grundmaßen stimmig umgesetzten Tender gekuppelt, der die Proportionen des 2'3 T 38,5 überzeugend

Der Soft-Drive-Sinus-Motor bietet digital sehr gute Fahreigenschaften

wiedergibt. Am hinteren Ende des Tenders finden sich wie bei Märklin üblich aus Blech gestanzte Leitern. Am Fahrgestell fallen die durchbrochenen Rahmenwangen und die separat angesetzten Leitungen angenehm auf. Das Tender-Drehgestell stammt wohl von der 45 und weist darum keine Nietung und Stoßdämpfer statt Schraubenfedern auf. Die Lackierung geriet wie bei Märklin üblich sehr sauber und gleichmäßig. Die Beschriftung ist selbst unter der Lupe lesbar. Auf die erhabene Ausführung wurde, wahrscheinlich um Kosten für Formänderungen bei Varianten zu sparen, verzichtet. Stattdessen druckte man den beim Vorbild auf Schildern montierten Teil der Anschriften auf ein dunkelgraues Feld.

Wer seine 05 digital mit einer „Mobile-“ oder „Central-Station“ von Märklin betreibt, braucht dank des in der Lok eingebauten „mfx“-Decoders nur zu warten, bis sich die Lok selbstständig im System angemeldet hat und im Display mitsamt den schaltbaren Sonderfunktionen erscheint. Bereits nach den ersten Testrunden wird deutlich, dass der Soft-Drive-Sinus-Motor und der Decoder hervorragend harmonieren. Geschmeidig →

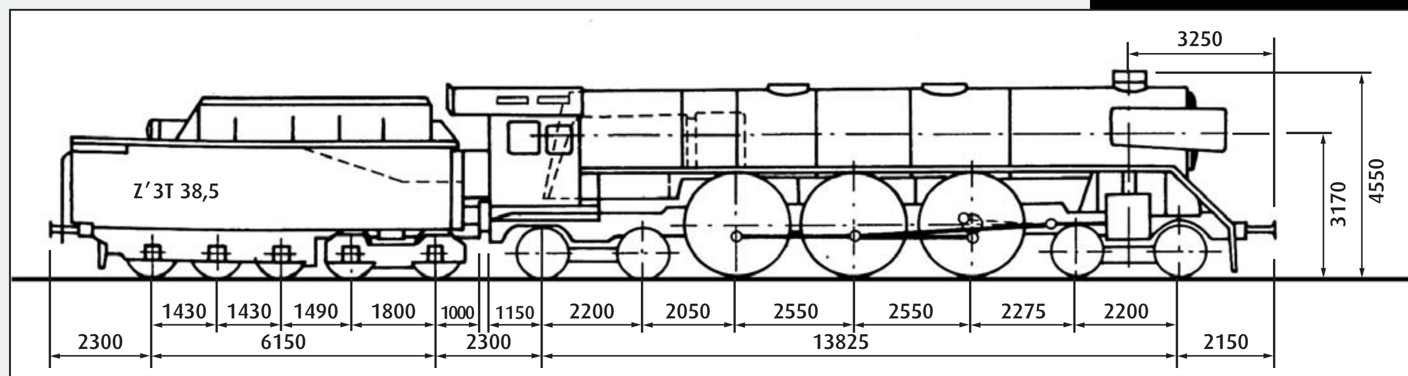


Mit hohen Haxen, aber sicherem Gang präsentiert sich Märklins H0-Modell der 05 003.

Mess- und Datenblatt



Insider-Modell der DB 05 003 von Märklin in H0



Zeichnung: MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: 05 003 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2007
Epoche: III
Katalognummer: 39050
Im Handel seit: August 2007
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Lok und Tender weitgehend aus Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 611 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 360 mm
Kupplung: Tenderseitig kulissengeführter Normschacht mit Märklin-Kurzkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 399 Euro (kein freier Verkauf, da nur für Mitglieder des Märklin-Insider-Clubs gefertigt)



Elektrik

Stromsystem: Dreileiter-Wechselstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: Digital, „mfx“-/Motorola
Stromabnahme: Über Mittelschleifer, Masse über 10 Räder
Motor: Soft-Drive-Sinus
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal
Digitale Schnittstelle: 21-polig



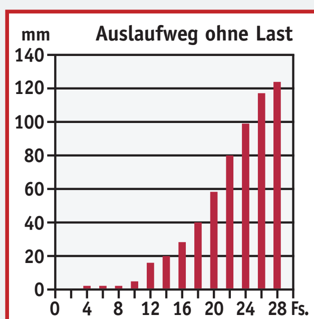
Mechanik

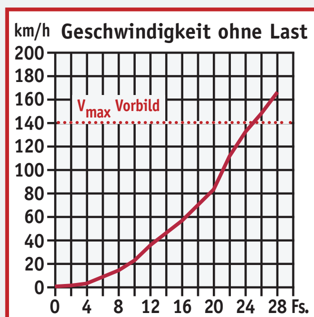
Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf 3. Kuppelachse der Lok. 1., 2. Treibachse über Kuppelstangen mitgenommen
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Vier, auf Rädern der 1. und 3. Kuppelachse
Zugkraft: Ebene: 223 Gramm (Zug mit 100 Achsen)
3 % Steigung: 122 Gramm (Zug mit 60 Achsen)



Service

Gehäusedemontage: Befestigung des Vorlaufdrehgestells lösen, 3 Schrauben im Lokboden lösen, Gehäuse abnehmen
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Kolbenstangen-Schutzrohre, Pufferträgerdetails
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Ersatzteilliste
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





Fs. = Fahrstufe
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

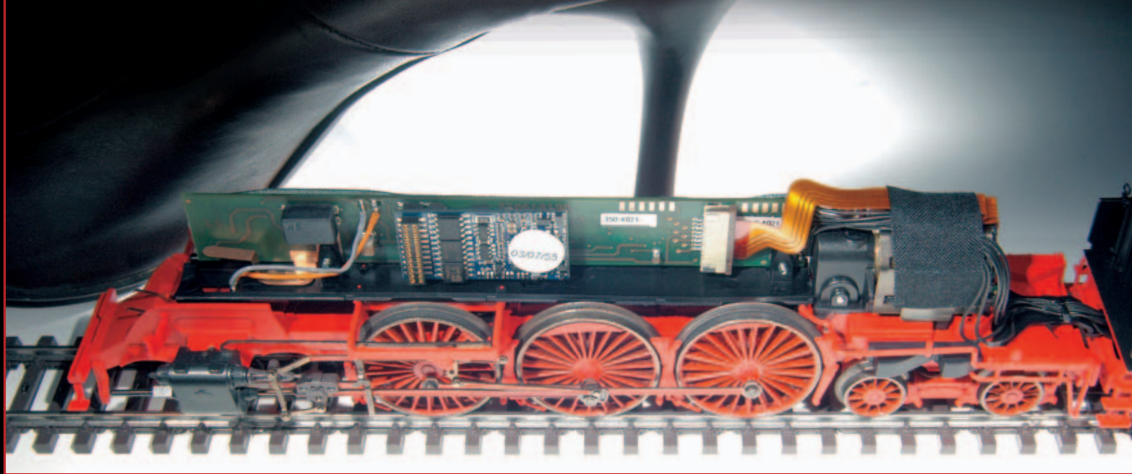
Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	26 725	307,2	307
Achsstand der Lok	13 825	158,9	159
Treibraddurchmesser	2 300	26,4	26,4
Laufraddurchmesser	1 100	12,6	12
Achsstand des Tenders	6 150	70,7	70,5
Höhe Schornstein über SO	4 550	52,3	52,3

Fahrwerte digital	Fs.	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	1	–
V_{max}	28	185	130
V_{max}Vorbild	24	140	98
bei 100 km/h	20	100	78

und nahezu geräuschlos gleitet die Lok über die Anlage und reagiert im Digitalbetrieb elastisch auf Änderungen am Fahrregler. Wer an der Digitalzentrale 14 oder 28 Fahrstufen einstellt, wird bereits in Werkseinstellung mit perfekten Fahreigenschaften belohnt. 128 „mfx“-Fahrstufen machen wenig Spaß, weil D-Zug-Tempo erst in der 100. Fahrstufe anliegt, was unnötiges Kurbeln am Fahrregler bedeutet. Engere Radien als 412 mm sollte man nicht mit mehr

Die 05 zieht wie ein Bulle und bremst angemessene Züge auch im Gefälle

als umgerechnet 120 km/h nehmen, da die Lok sonst zu zittern beginnt. Mit fünf Wagen im Schlepp, tut sie das aber selbst bei Geradeausfahrt. Die hervorragende Fahrsicherheit wird dadurch nicht beeinträchtigt. Das Verhalten wird wohl hervorgerufen, weil alle Kuppelradsätze und die Drehgestelle seitenverschiebbar sind, ein fester Achsstand also eigentlich nicht vorhanden ist. Trotz dieser Konstruktion steht die Lok erst ab einer Last von sieben Schnellzugwagen nach Kurvenfahrt sichtbar schief im Gleis. Das ist schade, denn keine der bisher



Das elektronische Herz der 05 schlägt unter dem Lok-Gehäuse. Der Decoder sitzt auf einer 21-poligen Schnittstelle, rechts macht sich der Soft-Drive-Sinus-Motor schlank.

im MODELLEISENBAHNER getesteten dreifach gekuppelten H0-Loks konnte so viele Wagen schleppen wie 05 003. Die Lok zieht sage und schreibe 25 vierachsige Schnellzugwagen in der Ebene. Selbst in der Drei-Prozent-Steigung dürfen es noch deren 15 sein. Obwohl die 05 kein selbsthemmendes Getriebe aufweist, bringt sie auch schwerere Züge im Gefälle zum Stehen. Die Auslauf-Werte von 185 mm in der höchsten Fahrstufe und immer noch 4 mm aus 22 km/h sind absolut praxisgerecht.

Im Analogbetrieb weist die Lok gute Fahreigenschaften auf. Bei 6,6 V rollt die Maschine mit 4 km/h los und erreicht bei 16 V 188 km/h. Auf die Sound-Funktionen muss der Analog-Bahner verzichten, dafür gefällt der leise Lauf.

Bei 05 003 stehen unbestreitbare Fortschritte beim Antrieb vermeidbaren Mängeln im Fahrgestellbereich gegenüber. Die Lok kostet 399 Euro. *Jochen Frickel*



Die Leitungen am Kessel sind weitgehend freistehend ausgeführt, die Fahrwerksgestaltung vermag weniger zu gefallen.

Von den legendären sächsischen „Kreuzspinnen“ ITV ist noch die 98 001 erhalten. Gützold würdigt die Gelenklokomotive mit einem Modell im Maßstab 1:87.

Von Potschappel nach Gittersee

Zu den bemerkenswerten deutschen Lokomotivkonstruktionen darf man ohne Zweifel die sächsische ITV zählen, die bei der DRG die Baureihenbezeichnung 98.0 erhielt. Die B'B'n4vt-Gelenklokomotiven bekamen wegen ihrer nach innen gerichteten Zylinderblöcke und des kompliziert wirkenden Gestänges den Namen „Kreuzspinne“. Ihr Revier war jahrzehntelang vor allem die Windbergbahn vor den Toren Dresdens, die bereits 1855/56 entstand, über 13 Kilometer bis zum einstigen Endbahnhof Possendorf führte und zeitweise bis zu sieben Schächte erschloss. Ab 1951 endete die Streckenführung, im Anschlussbahnhof Freital-Potschappel beginnend, in Obergittersee.

Bereits 1890/91 lieferte Hartmann in Chemnitz zwei B'-B'n4v-Gelenklokomotiven der Bauart Meyer an die Sächsische Staatsbahn, die auf Strecken im





Die Bremsschläuche können zugerüstet werden. Alle Lampen, auch die freistehende dritte, geben ein angenehmes Licht ab.



Neben der Kesselspeisepumpe verdienen insbesondere die Lampenbügel für das obere Spitzenlicht höchste Anerkennung.

Erzgebirge eingesetzt wurden und die Gattungsbezeichnung MITV erhielten. Vorerst unterblieb ein Weiterbau, doch entwickelte man aus dieser Maschine die schmalspurige IVK. Trotz diverser Mängel der beiden Prototypen bestellte die Sächsische Staatsbahn zwischen 1910 und 1915 in drei Baulosen eine verstärkte Ausführung, die jetzt als ITV bezeichnet wurde.

Die von Gützold als Vorbild ausgewählte 98 001 lieferte Hartmann 1910 mit der Fabriknummer 3377. Wiedergegeben ist der Zustand in den letzten Betriebsjahren um 1965. Die Vorbildmaschine gehört zum Bestand des Verkehrsmuseums Dresden und ist seit 2003 als Dauerleihgabe im Sächsischen Industriemuseum Chemnitz zu besichtigen.

Ein besonderes Vorbild verlangt nach einem besonderen Modell, und im Falle Gützold darf man beruhigt sein: Das Modell überzeugt in fast allen Belangen!

Schon auf den ersten Blick begeistert die filigrane Gestaltung des Fahrwerks, die auch im Modell eine besondere Herausforderung gewesen sein →

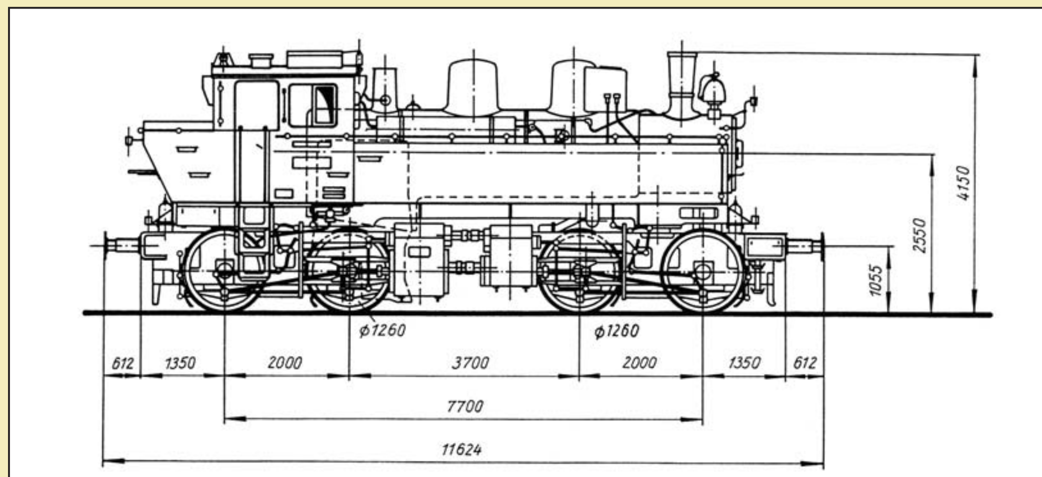


Als es am Windberg noch dampfte, gehörte die sä. ITV zum Rückgrat des dortigen Güterverkehrs, doch auch Personenzüge zog sie.

Mess- und Datenblatt



BR 98.0 (sä. ITV) der DR von Gützold in H0



Zeichnung: MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Gützold, Zwickau
Bezeichnung: 98 001 der Deutschen Reichsbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2006/2007
Epoche: III
Katalognummer: 53100
Im Handel seit: August 2007
Andere Ausführungen: Wechselstrom (Art.-Nr. 53130)
Gehäuse: Metall und Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 200 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 356 mm
Kupplung: Kulissengeführte Bügelkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 334 Euro (Empfehlung)



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Radsatzinnenschleifer auf alle Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Spitzensignal vorn/hinten, mit Fahrtrichtung wechselnd
Digitale Schnittstelle: NEM 652



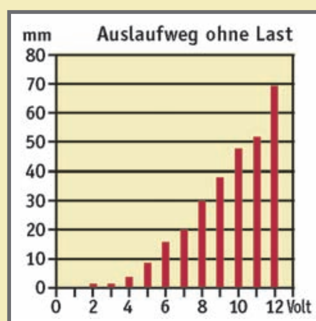
Mechanik

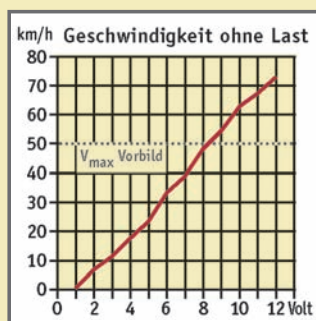
Kraftübertragung: Vom Motor beidseitig über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle Achsen
Schwungmasse: Zwei
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 55 Gramm (Zug mit 32 Achsen)
3 % Steigung: 50 Gramm (Zug mit 28 Achsen)
8 % Steigung: 40 Gramm (Zug mit 22 Achsen)



Service

Gehäusedemontage: Führerhaus leicht zusammendrücken und abheben, Kesselrückwand und Kohlenkasten lösen, Griffstange an vorderem Lampenbügel ausrasten, Rauchkammertür abziehen, Schraube lösen, Kessel abheben
Innenteile: Motor ist nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich, Getriebe sind gekapselt
Zurüstteile: Bremsschlauchimitationen und Dampfkupplung
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	11 624	133,6	133,6
Gesamtachsstand	7700	88,5	88,5
Treibraddurchmesser	1260	14,5	14,5
Achsstand im Drehgestell	2000	23,0	23,0
Höhe Schornstein über SO	4150	47,7	48,0

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,7	3	–
Kriechen	1,7	3	–
U_{Nenn}	12	76	75
V_{max}Vorbild	8,1	50	31

dürfte. Da die Treib- und Kuppelstangen im Modell keine Kräfte übertragen müssen, konnten sie sehr zierlich und maßstäblich wiedergegeben werden. Angenehm fällt auf, dass für den Fahrbetrieb keine Zurüstteile angebracht werden müssen; zur Ausstattung als Vitrinenmodell liegen Bremsschlauchimitationen und die zwischen den Triebdrehgestellen anzubringende Dampfkupplung bei. Weiteres Plus sind die fein gearbeiteten Räder, das verwendete RP 25-Profil rundet die Filigranität des Fahrwerkes ab.

Ein Blick auf das Gehäuse unterstreicht die Qualität aus dem Hause Gützold: Die – ebenfalls zierlichen – Leitungen und Griffstangen sind alle freistehend angebracht, die komplizierten Griffe an der Rauchkammertür und ihre Ausformung zur Halterung des dritten Spitzenlichtes sind ein optischer Genuss für sich. Trotz allem ist das Lokmodell dank des bis auf das Oberteil des Führerhauses aus Metall gefertigten Gehäuses durchaus robust.

Die seidenmatte Farbgebung und die lupenreine Beschriftung bilden das Finish der Gestaltung und sind über jede Kritik erhaben.

Manches äußerlich hervorragende Lokmodell enttäuscht beim Fahrverhalten. Nicht so Gützolds 98.0: Trotz maßstäblichen Fahrwerks bewältigt sie anstandslos den Radius von 356 Millimetern. Sie fährt bei 1,7 Volt mit umgerechnet 3 km/h an; überhaupt ist das Langsamfahrverhalten lobenswert. Bei 8,1 Volt fährt sie mit umgerechnet 50 km/h, der Vorbildhöchstgeschwindigkeit. Mit 76 km/h bei 12 Volt ist sie zwar knapp oberhalb der zulässigen NEM-Toleranz, doch soll hier keine Erbsenzählerei erfolgen. Die Zugkraft ist dank 200 Gramm Lokomotivgewicht und zweier Haftreifen vollkommen in Ordnung: In der Ebene zieht die Lok einen aus 16 Zweiachsern gebildeten Zug. Der


Alle Leitungen sind extra angesetzt und sehr filigran. Wasser- und Kohlenkästen sowie Kessel sind aus Metall.

Antrieb erfolgt auf alle Achsen, auch sind alle Räder zur Stromaufnahme herangezogen. Ebenfalls ab 1,7 Volt tritt das Licht aus, das in angenehm warmem Ton gehalten ist.

Die H0-Kreuzspinne ist mit einer achtpoligen Schnittstelle nach NEM 652 ausgestattet und für die Aufnahme eines Rauchgenerators (empfohlen: Seuthe Art.-Nr. 27 analog, 28 digital) vorbereitet. Beim Einbau eines Decoders ist darauf zu achten, dass er gegen den aus Metall gefertigten Wasserkasten sowie gegen die Leiterplatte zu isolieren ist!

Fingerspitzengefühl ist vonnöten, wenn man an das Innere der Lokomotive gelangen möchte. Zuerst muss das Führerhaus an den Windabweisern leicht zusammengedrückt werden. Anschließend sind die Kesselrückwand komplett und der Kohlenkasten so weit wie möglich (Drähte!) herauszunehmen. Danach ist die Griffstange unterhalb des Lampenbügels an der Rauchkammer auszurasten und anschließend die Rauchkammertür selbst abzuziehen. Die jetzt sichtbare Schraube ist zu lösen und anschießend das Gehäuse nach oben abzuziehen. Aber keine Angst, es ist alles gut beschrieben und gut illustriert, und die Teile sind passgenau.

Man darf die 98.0 von Gützold als Spitzenmodell bezeichnen. Dafür gehen 334 Euro (empfohlen) noch in Ordnung. *Henning Bösherz*

Die E40 (ab 1968 140) gehört zu den Baureihen, an denen man als Besitzer einer Anlage mit elektrischem Betrieb kaum vorbeikommt. Es sei denn, man hat die DR vor 1989 oder eine Zeit vor 1957 ausgewählt.

Durch die große gebaute Stückzahl gab es wohl keine elektrifizierte DB-Strecke, auf der die vielseitigen 140 oder 139 nicht verkehrten. Dass die 140 und 139 Güterzüge aller Längen befördern, ist sattsam bekannt. Doch besonders in der Epoche III, als die Höchstgeschwindigkeit von Schnellzügen noch bei 120 km/h lag, konnten die E40 dank des besseren Beschleunigungsvermögens sogar eine E10 ersetzen. Daneben gab es auch Personenzüge, die planmäßig von den Güterzugloks bespannt wurden. Wer sein Anlagenthema ab 1994 ansiedelt, kann 139/140 in allen vier Lackierungsvarianten parallel einsetzen.

Dank der Vielseitigkeit der Vorbilder könnte der Modellbahner sogar vorbildgerecht alle Zugarten mit einer einzigen Lok fahren. Diese dürfte dann ja sogar etwas teurer sein... Das ist sie aber nicht. Auch wegen des recht einfachen Aufbaus gehörte die Einheits-E-Lok immer zu den preiswerten Modellen. Das übrig bleibende Geld kann man dann ja in Waggons und natürlich in ein Fahrleitungssystem stecken.

Die Grenze zwischen den Baureihen E10 und E40 war bis in die 80er-Jahre im Modell noch fließender als beim in der Titelgeschichte ab Seite 16 beschriebenen Vorbild. Vielfach hatten sich die Bauart-Unterschiede nicht bis in die Konstruktionsbüros der Hersteller herumgesprochen, oder die Kostenrechner betätigten sich als Vereinheitlichungskommissare. Je nachdem, welche Type als Vorbild Pate stand, besaß entweder die eine oder die andere Baureihe falsche Dachaufbauten.

In H0 kamen kurz nach Ablieferung der ersten Vorbild-Loks von Fleischmann und Trix Modelle der E40 als Ableger der Schnellzuglok E10 auf den Markt. Dass beide dasselbe Vorbild hatten, sah man nicht auf Anhieb, da das Fleischmann-Modell wegen des Grundmaßstabs 1:82 fast zehn mm zu lang, das Trix-Modell um etwa acht zu kurz ausgefallen war. Einig war man sich,

Schon viele Modell-Konstrukteure interpretierten die 140/139 — mit oft interessantem Ergebnis.

Einheitslok ohne



Die Radien des Express-Gleissystems berücksichtigend, lieferte Trix eine verkürzte H0-E40 (Nr. 53-2234-00).



Dass auch die Märklin-H0-E40 verkürzt werden musste, weiß sie gut zu verbergen (Nr. 3040)



Gerade wegen der falschen Bügelfalten-Kopfform ist die Minitrix-Lok die wohl eleganteste E40 (Nr. 51-2932-00).



Die Mitte der 70er-Jahre vorgestellte N-140 von Fleischmann ist technisch noch immer zeitgemäß (Nr. 7334).



Roco stellte 1976 die H0-140 in Grün und Ozeanblau-Beige mit Verschleißpufferträgern vor (Nr. 4136B).

Fotos: Aus den Hersteller-Katalogen



Modelle der BR 140/139 (Auszug)

	Art.-Nr.	Ep.	Farbe	lieferbar	Bemerkung
H0:					
Fleischmann	1338	III	Grün	nein	-
Jouef	8863	IV	O/B	nein	BR 139
Märklin	3040	III	Grün	nein	-
	3439	V	Grün	nein	BR 139
	34401	V	Or	nein	-
	37401	V	Vr	nein	-
Roco	4136A	IV	Grün	nein	-
	4136B	IV	O/B	nein	-
	43387	IV	O/B	nein	-
	62491	IV	Grün	ja	-
	63708	V	Vr	ja	-
Trix	52-2434-00	III	Grün	nein	International
	53-2234-00	III	Grün	nein	Express
	52-2452-00	IV	Grün	nein	International
	53-2252-00	IV	Grün	nein	Express
TT:					
Kühn	31310	V	Or	ja	-
	31330	IV	Grün	NH07	-
N:					
Fleischmann	7334	IV	Grün	nein	-
	7331	V	Vr	ja	BR 139
	67332	V	Or	ja	-
Trix	51-2932-00	III	Grün	nein	Bügelfalte
	12548	III	Grün	ja	
Z:					
Märklin	88392	V	Vr	ja	-
I:					
Märklin	54213	V	Grün	nein	-

Abkürzungen: O/B = Ozeanblau/Beige, Vr = Verkehrsrot, Or = Orientrot, NH = Neuheit

dass sich die notwendige Kurvenläufigkeit nur mit schwenkbaren Pufferträgern realisieren ließ. Es dauerte übrigens bis zum Erscheinen der neu konstruierten H0-Lok von Roco in den 90er-Jahren, bis die Laufruhe der Fleischmann-Loks übertroffen wurde. Die trotz Verkürzung stimmige Gestaltung von Märklins später erschienener E40 (Gehäuse der E10) mit fünf Stirnlampen und feststehendem Pufferträger verdeutlicht den technischen Fortschritt. Mit eckigen Lüftern und falschem Dachaufsatz

An der Dachform sollst Du sie erkennen

fand sich die Lok in zwei Ausführungen bis vor zwei Jahren im Sortiment.

Das 1976 erschienene H0-Modell von Roco trug für das dargestellte letzte Baulos korrekte Verschleißpufferträger, Schienenräumer und einen Dachaufsatz ohne Schlitze für die E-Bremse. Geschickterweise fertigte man den Dachaufsatz der in den 90er-Jahren kostruierten 140 als Steckteil, weshalb sich die Reihen 110, 139 und 140 in korrekter Form realisieren lassen. Ungeschickterweise trägt die preisgünstige aktuelle Cargo-Lok eine für die Pufferträgerbauart falsche Betriebsnummer. Keine Fehler macht man, wenn man sich für Rocos in diesem Jahr vorgestellte 140 entscheidet, die der Ursprungsausführung entsprechend drei Stirnlampen trägt. Trix stellte 1977 eine wohlproportionierte 140 mit Verschleißpufferträger fürs traditionelle Express-, aber auch fürs Zweileitersystem vor. Die längst eingestellte H0-139 von Jouef wies weitgehend stimmige Proportionen auf und trug hübsche, aber für eine DB-Lok natürlich falsche französische Stromabnehmer.

In TT hat der E40-Fan die Wahl zwischen orientroter Epoche-V- und einer grünen Epoche-IV-Lok von Kühn. Beide präsentieren sich zeitgemäß detailliert zum fairen Preis.

Ein wahres Eldorado für E40-Fans ist seit jeher die Bauröße N. Eine scheinbar besonders schnelle Variante stellte Minitrix in den späten 60er-Jahren vor. Dass gegenüber der Bügelfalten-E10.3 die Seitenwände anders aussehen, hatte sich bis Nürnberg herumgesprochen, nicht aber, dass es nie E40 mit Bügelfaltenaufbau gab. Im vergangenen Jahr fand sich ein neu konstruiertes Modell im Neuheitenprospekt. Die Form der E40 wurde diesmal nicht so freizügig wie in den 60er-Jahren interpretiert. Das seit jeher mit stimmigen Proportionen aufwartende Fleischmann-Modell erfreut mit der korrekten Dachausrüstung bei den E40/140. Da die 139 das gleiche Gehäuse trägt, fehlt ihr natürlich der Lüfter der E-Bremse.

Auch Freunde der Spur Z brauchen nicht auf eine E40 zu verzichten. Diese findet sich derzeit als sehr gut proportionierte Railion-Lok im Märklin-Sortiment.

Mehr als eine Scheinwerferlänge ist Märklins gegen Ende der 90er-Jahre ins Maxi-Sortiment aufgenommene rustikale 140 den Modellen anderer Hersteller voraus gewesen. Als 139 beschriftet, hätte die Dachhaube gestimmt.

Sammler und Freunde eher individueller Interpretationen der Vorbild-Maschinen werden bei Großserien-Herstellern ebenso fündig wie Liebhaber korrekter Modelle. Das Internet und die Läden der Gebrauchtwarenhändler zu durchstöbern, macht Spaß. Gerade ältere Loks sind oft preisgünstig zu haben. *Jochen Frickel*

Einheitslook

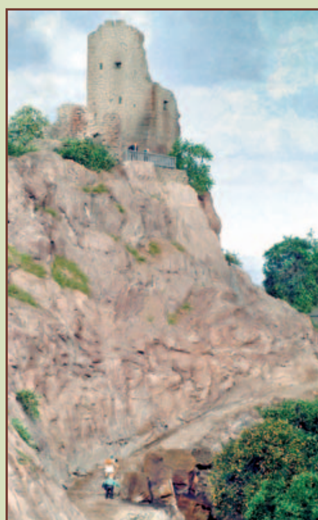


Aktuelle Modelle in H0 und N. V. l.: Roco 63708, Fleischmann 67332, Fleischmann 7331 und Roco 62491.

Foto: Frickel

Auf gut 21 Quadratmetern spiegelt sich die Rheinlandschaft der 1930er-Jahre im H0-Maßstab rechts und links der Zahnradbahn wieder.

DER UMGESPURTE ZAHNRAD-DRACHE



Auch zu Fuß kann man den Drachenfels erklimmen, doch die meisten ziehen den Abstieg nach einer Zugfahrt hinauf vor.

Ein langgezogener Pfiff ertönt, und wenig später vernimmt der Betrachter die angestrengt arbeitende Dampflok der Baureihe 36 auf der rechten Rheinstrecke, die mit ihrer Garnitur, einer Leig-Einheit auf dem Weg nach Köln, gerade den malerischen Ort Königswinter am Rhein passiert. Nur einen Steinwurf von der Bahnstation entfernt befindet sich der Ausgangspunkt der Zahnradbahn zum Drachenfels, von dem aus wenig später ebenfalls deutlich vernehmbar ein Dampfzug seinen steilen Aufstieg aus dem Rheintal zum Gipfel des Berges beginnt.

Original und Modell verdanken ihren Ursprung der Rheinromantik: Mit der touristischen Entdeckung des malerischen Rheintales in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts rückte auch der Drachenfels mit der markanten Ruine des vormaligen Bergfrieds in den Mittelpunkt des Interesses. Schon 1140 errichtete der Kölner Erzbischof Arnold I. auf dem Gipfel hoch über dem Rhein eine Feste zur Sicherung seiner Einflusssphäre. Einer seiner Nachfolger ließ das Bauwerk jedoch 1634 bis auf den Bergfried schleifen.

Wurden die ersten betuchten Ausflügler in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch mit Eseln zur mittlerweile gastronomisch bewirtschafteten Burgruine gebracht, übernahm einen großen Teil davon die im Juni 1883 eröffnete meterspurige Zahnradbahn. Sie war von Anfang an eine reine Touristikbahn und bewältigte die Steigungen bis zu 22 Prozent im reinen Zahnradbetrieb. Eingesetzt wurden zwei Züge, die sich in der Mitte der Strecke kreuzten (siehe auch Beitrag auf den Seiten 38/39).

Aus wirtschaftlichen Gründen erfolgte in den 1950er-Jahren die Umstellung des Betriebes auf straßenbahnähnliche Elektrotriebwagen. Ein Teil der Flotte, die mit kleinen Änderungen noch heute im Einsatz steht, entstand sogar in der eigenen Werkstatt.

Das Betriebskonzept des Vorbildes bildet auch die Grundlage der Schauanlage →

Nach Verlassen der Talstation geht es zum Schloss Drachenburg. Die Lok (noch H0m) ist stets talseitig am Zug, Rauchkammer bergan.



In stetiger Steigung arbeitet sich der Zahnrad-Drache im Modell nach oben. Kein Höhepunkt an der Strecke wurde ausgelassen!

Zur Sicherheit fährt das Modell auf Normalspur-Gleisen



Weitläufig hat Modellwerk die Anlage gestaltet, selbst die rechtsrheinische Bahnstrecke und die Kirche haben Platz gefunden.

Anlagen-Steckbrief

H0-Zahnradbahnanlage nach Vorbild der Drachenfelsbahn bei Königswinter

- ***Bauzeit:*** **3 Jahre**
- ***Gleismaterial:*** **H0-Fleischmann-Zahnradgleise**
- ***Gleislänge:*** **Zirka 8 Meter**
- ***Rollendes Material:*** **Adaptierte H0-Fleischmann-Modelle, farblich angepasst**
- ***Steuerung:*** **Mit PC, Railware-Software**
- ***Bauweise:*** **Klassischer Anlagenrahmen, Landschaftsprofil mit Styrodur**
- ***Gebäude:*** **Eigenbau, Dachplatten von Auhagen**

in der Talstation der Drachenfelsbahn, die sich inzwischen zum Informationszentrum gewandelt hat. Ob man es vor der Fahrt besucht, um sich über den Streckenverlauf zu informieren und dann in natura Modell und heutige Landschaft vergleicht oder ob man die realen Eindrücke im Anschluss an eine Fahrt mit dem Modell im Rückblick vergleicht, spielt eine untergeordnete Rolle.

Ziel der Initiatoren war es, den Besuchern des Drachenfelsens einen Eindruck des Umfeldes der Bahn und des Gipfels zu vermitteln, wie es vor etwa 70 oder 80 Jahren aussah, und ihnen damit die Veränderungen in der Kulturlandschaft des mittleren Rheintales zu verdeutlichen. Von den dargestellten Weinbergen ist nämlich heute ebenso wenig zu finden wie von den zahlreichen Weideflächen und Wiesen an den Hängen des Rheintales. Viel Wald hat sich der heutigen Berghänge bemächtigt. Auch das Bahnhofsareal in Königswinter hat sich im Laufe der Zeit zusammen mit der städtischen Bebauung verändert.

Den Schwerpunkt der Anlage bildet folgerichtig die Landschaftsgestaltung, während der Betrieb auf der eingleisigen Zahnradbahn selbst eher schmückendes Beiwerk ist und vordergründig für die Belebung der Anlage sorgt. Integriert in einen separaten Raum mit entsprechend gestaltetem und gedruckten Hintergrund sowie passender Ausleuchtung beeindruckt vor allem der felsige Berg mit seiner Burgruine und seinem gewaltigen Ausblick in das südliche Rheintal – der Betrachter steht dabei allerdings auf einem Podest und nicht auf der Aussichtsterrasse der realen Drachenfelsburg!

Entstanden ist das 21 Quadratmeter große Schaustück im Rahmen einer Ausschreibung, die sich an namhafte Modellbauer, darunter Josef Brandl und Rolf Knipper, richtete. Den Zuschlag erhielt schließlich das Team vom Modellwerk Wahl aus Stadthagen, das die Drachenfelsbahn für sich zum Referenzobjekt Nummer eins machen wollte. Insgesamt dauerte der Anlagenbau bis zur Inbetriebnahme im Frühjahr 2007 rund drei Jahre.

Der Unterbau der Anlage entspricht den klassischen Regeln des Anlagenbaues: Auf einem offenen Rahmen mit Querspanten, beides aus Tischlerplatten gefertigt, ruht die Landschaft, überwiegend geformt aus den hinreichend festen und dennoch gut zu verarbeitenden Styrodurplatten. Die Feinheiten der Oberfläche wurden schließlich aus dem Gipsüberzug modelliert. Zur Begrünung dienten die bekannten Produkte von Heki, Woodland sowie Silhouette/Mininatur. Die Figuren stammen von Preiser und Merten. Vor ihrem Anlageneinsatz mussten die meisten jedoch eine kosmetische Behandlung über sich ergehen lassen.

Den Streckenverlauf setzten die Erbauer anhand des Höhenbandes der Strecke annähernd maßstabsgetreu um, wobei die Steckenlänge aufgrund der vorhandenen Räumlichkeiten leicht gestaucht wiedergegeben werden musste.

Eine besondere Herausforderung war die Gestaltung der





Die Bergstation hatte in den 1930er-Jahren noch zwei Stumpfgleise. Der Modellzug hat vorbildgerecht zwei Aussichtswagen.



Mächtig thront das Schloss Drachenburg über dem Rheintal. Das Modell entstand komplett im Eigenbau aus Polystyrolplatten.

wichtigsten Bauten entlang der Strecke, schließlich sollten diese ihre Vorbilder möglichst genau und vor allem sofort erkennbar wiedergeben. Während von vielen Gebäuden, darunter auch der Nibelungenhalle oder der Ruine Drachenfels, nur historische Fotos zur Verfügung standen, konnte das Modellbauteam bei der Anfertigung des Schlosses und der sogenannten Vorburg auch auf zahlreiche Zeichnungen zurückgreifen. Viele Stunden zur Anfertigung geeigneter Modellbauzeichnungen gingen so ins Land. Hergestellt wurden die Gebäude einschließlich Fenstern und Türen alle im Fräsverfahren aus Polystyrol. Lediglich für die meisten der Dächer fanden die hochwertigen Dachplatten aus dem Auha- →

Beeindruckend ist der Blick vom Drachenfelsen ins Rheintal. Im Modell hat man eigens ein großes Poster als Kulisse angefertigt.

Die Gebäude entstanden alle im Eigenbau

Oberhalb der Drachenburg liegt eine Siedlung mit Ferienhäusern. Im Modell fährt bereits die umgespurte H0-Zahnradbahn.



Die Nibelungenhalle ist ein beliebtes Ausflugsziel, nicht weit weg von Schloss Drachenburg und der Zahnradbahn-Mittelstation.

gen-Sortiment Verwendung. Anschließend erfolgte der konventionelle Zusammenbau der Plastikteile sowie deren Lackierung und leichte Alterung.

Beim Rollmaterial war allen Beteiligten von Anfang an klar, dass Modelle der originalen Drachenfelsfahrzeuge der Epoche II wegen des aufwendigen Eigenbaus jedes Budget sprengen würden, egal ob Zeit oder finanzielle Mittel. Als Kompromiss einigte man sich deshalb (zunächst) auf schmalspurige Modelle aus Schweizer Kleinserienproduktion sowie Aussichtswagen von Bemo, die farblich den Vorbildern der Drachenfelsbahn angepasst wurden.

Noch in der Phase des Probebetriebes der Anlage stellte sich allerdings heraus, dass diese Fahrzeuge dem Alltagsbetrieb in der Ausstellung nicht gewachsen waren: Zu oft verhinderten bereits leichte Verschmutzungen den Zugverkehr, die Lokomotiven hebelten sich aus den Gleisen und die Weichen mit ihren verstellbaren Zahnstangen waren ein weiteres Hemmnis. Was blieb, war der komplette Neubau der Trasse – mit dem bekannten und vor allem robusten Zahnradmaterial von Fleischmann in Normalspurausführung. Die bevorzugten Dampflokmodelle der Baureihe 89 sind jedoch nicht mehr zu haben, weshalb sie über ein Internet-Auktionshaus sowie anschließende Digitalisierung den Weg auf die Ausstellungsanlage fanden. Die Farbgebung von Loks und eingesetzten Wagen entspricht inzwischen dem seinerzeit üblichen Anstrichschema der Drachenfelsbahn.

Der Betrieb entspricht zwar nun gar nicht dem Vorbild, läuft allerdings störungsfrei. Und dies war bei einer Ausstellungsanlage mit täglich mehr als acht Betriebsstunden das wichtigste Kriterium. Anderseits verliert sich die Bahnstrecke ohnehin in der alles dominierenden Landschaft mit ihren markanten Bauwerken.

Die Steuerung der beiden Züge übernimmt ein entsprechend auf zwei Zyklen programmierter Laptop auf der Basis der Softwarelösung Railware, die mittlerweile die unvermeidlichen Kinderkrankheiten





Die Straße von der Talstation nach Königswinter wurde ebenfalls angedeutet, auch diese Gebäude entstanden im Eigenbau.

Auf selber Höhe wie das Schloss, aber etwas abseits liegt ein Gehöft: Auf die Darstellung des Lebens wurde Wert gelegt.

Da sich die H0m-Zahnradbahn nicht bewährte, schlängelt sich nun eine H0-Zahnradbahn von Fleischmann die Rampe hinauf.

hinter sich bringen konnte. Die Zugkontrolle innerhalb der neun Blockstrecken zwischen Tal- und Bergstation übernehmen entsprechende Bausteine aus dem Viessmann-Sortiment. Gestartet werden Züge und zugehörige Betriebsgeräusche vom Publikum via (elektronisch ausreichend gepuffertem) Taster.

Dazugelernt haben die Modellbauer und Betreiber bei diesem Projekt aber nicht nur in Sachen digitaler Modellbahnsteuerung, auch die nun realisierte Publikumsbedienung war mit dem heutigen elektronischen Aufwand nicht geplant, weil man schlicht den Spieltrieb und die (Un-) Geduld der Besucher unterschätzte.

Wer heute die Drachenfelsbahn benutzen möchte, dem sei der Besuch der Anlage empfohlen, kann man sich doch an dieser gut orientieren und bekommt einen Eindruck, was einen beim Besuch auf dem Gipfel erwartet.

Besichtigt werden kann die Modellbahn an allen Betriebstagen der Drachenfelsbahn. (www.drachenfelsbahn-koenigswinter.de). Kontakt zum Erbauer Joachim Wahl bekommt man unter www.modellwerk.de.

Markus Tiedtke, Lars Vetter

Fotos: Markus Tiedtke



Vorher, nachher: Der originale Kleinbahn-Zweiachser (lks.) mutiert zum vorbildnahen Lazarettwagen.

Unterm Doppeladler der Habsburger Monarchie: Einen K.u.k.-Lazarettzug setzt Hubertus Müller mit H0-Großserienmodellen aus Wien in Szene.

Sanitäts-Garnituren

Als deutscher Stabsoffizier a.D. mit Salzburger Vorfahren ist man gewissermaßen gleich in zweifacher Hinsicht auf solch ein nicht alltägliches Modellbahnthema wie die K.u.k.-Lazarettzüge der Epoche I eingestimmt.

Aufgabe der Lazarettzüge war es, Verwundete nach der Erstversorgung im Feldlazarett schnell in die Etappe respektive zur besseren medizinischen Betreuung in Militärhospitäler zu schaffen. So konnten viele Menschenleben gerettet werden.

Je länger der Krieg dauerte, desto bunter wurde die Mischung des für die Verwundetentransporte requirierten Wagenmaterials. Grundsätzlich

H0-Lazarettzug im Karst (Friaul) bei Görz: Am Kondukteurswagen hinter der 629.01 fehlt noch das eigentlich notwendige Rote Kreuz.

bestanden die Garnituren aus normalen Personenwagen-Zweiachsern. Deren Inneneinrichtung wurde demontiert, um Platz für die Tragbahren zu schaffen. Gegen Kriegsende kamen dann auch gedeckte Güterwagen zum Einsatz. Für das Begleitpersonal stand in der Regel ein mit sanitären Einrichtungen ausgestatteter Kondukteurswagen zur Verfügung. Gelegentlich wurde auch ein Kühlwagen mitgeführt, der dann hinter dem Begleitwagen eingereiht war.

Zunächst schien weder die Vorbildsuche noch die Modellsituation allzu erfolgsversprechend, um eine derartige Rotkreuzgarnitur des Ersten Weltkriegs im Maßstab 1:87 nachzubilden. Aber schließlich erwies sich der Band 2 des K.u.k.-Eisenbahn-Bilderalbums von Alfred Horn, erschienen 1993 im Wiener Bohmann-Verlag, als Fundgrube: Es zeigte sich, dass sich K.u.k-Lazarettzüge auf der Basis von H0-Modellen der Wiener Produzenten „Kleinbahn" und „Klein Modellbahn" darstellen lassen.

Im H0-Sortiment beider Hersteller findet man Miniaturen, die sich nach Änderung des Dekors als Sanitätsfahrzeuge einsetzen lassen. Bei Kleinbahn ist dies der Stadtbahn-Zweiachser in grüner Ausführung (Art.-Nr. 370), bei Klein Modellbahn der Personenwagen (Art.-Nr. 3971) der Kaiserlich-königlich-österreichischen Staats-Bahnen (K.k.St.B.). Beide Typen sind bauartgleich →



Vielvölkerstaat auf einen Blick: Die Habsburger herrschten 1914 über große Teile Südosteuropas.






Fotos, Zeichnung: Müller

Lazarettzug an der adriatischen Küste: Die Staatsbahn-178 hat zusätzlich einen Niederbordwagen mit Sanitäts-Kraftwagen (Märklin) am Haken.

und stammen vermutlich aus identischen Formen.

Ihre Umarbeitung in Lazarettwagen ist relativ einfach. Zunächst deckt man die mittleren Fensterpaare durch eine weiße Blende aus Kunststoff ab. Diese versieht man mit dem Rotkreuzemblem. Die dreieckigen Nichtraucherschilder werden vorsichtig abgeschliffen und die Platzangaben und Wagennummern mit mattgrüner Revell-Farbe (Nr. 65) übermalt.

Die Wagenkästen sind mit selbstgefertigten Dritter-Klasse-Schildern („III") und mit neuen Wagenbezeichnungen, zum Beispiel „C^u 9513", zu versehen (zur Positionierung siehe Abbildung oben auf Seite 86).

Auch als Kondukteurswagen bietet sich ein Kleinbahn-Modell (Art.-Nr. 369) an. Die Anschriften sind abzudecken. Das Rotkreuz-Symbol auf weißem Feld ist an der Schiebetür anzubringen.

Wagenkästen, Fahrwerk und Dächer können mit verdünnter schwarzer Plakafarbe in einen verschmutzten Betriebszustand gebracht werden. Auch der Einbau von Kurzkupplungen wirkt sich positiv auf den optischen Gesamteindruck aus.

Diesen zu verbessern, sollte man sich auch die Mühe machen, der Kunststoffinneneinrichtung der Personenwagenmodelle zu Leibe zu rücken. Zumindest sollte man für die mögliche oder auch tatsächliche Platzierung der Tragbahren die Sitzbänke entfernen. Es gab übrigens auch mit zunehmender Zahl verwundeter Soldaten Konstruktionen für zwei und drei übereinander angebrachte Tragbahren.

Die Auswahl der Lokomotivmodelle lässt Freiraum für Spekulationen, welche österreichischen Dampfrösser beim Vorbild vor Lazarettzügen im Einsatz waren. Einem Dislozierungsverzeichnis ist lediglich zu entnehmen, welche Gattungen beispielsweise während des Ersten Weltkriegs in den Großräumen Triest/Görz und Innsbruck/Bozen Dienst taten.

Staatsbahn- und Südbahn-Lokomotiven im Lazarettzug-Dienst

Im Friaul und an der adriatischen Küste waren das unter anderen Tenderloks der Staatsbahn-Reihe 178, Tenderloks der Südbahn-Reihe 629 – bei Kriegsausbruch verfügte das SB-Betriebsinspektorat Triest über insgesamt sechs dieser Neubaumaschinen – und Schlepptenderloks der Staatsbahn-Reihe 380.

Die Modell-178 findet sich im Kleinbahn-Sortiment (Art.-Nr. D 178085), die 380 gab´s bei Micro Metakit (Art.-Nr. 97800 H), die 629 hat Klein Modellbahn herausgebracht (Art.-Nr. 0148).

In Südtirol sind unter anderen die Schlepptenderloks der Staatsbahn-Reihe 170 und der Südbahn-Reihe 170 nachgewiesen.

H0-Modelle der Staatsbahn-170 haben beziehungsweise hatten Lemaco (Art.-Nr. 101) und Klein Modellbahn (Art.-Nr. 0163) im Programm. Die Variante der Südbahn-170 gab es nur von Lemaco (Art.-Nr. 101/5).

Für Abwechslung bei der Lazarettzugbildung sorgt ein eingestellter Niederbordwagen mit Bremserhaus, den fast alle Großserienhersteller aktuell im Programm haben und den man mit einem Sanitätskraftwagen (Märklin) beladen kann.

Wer unter anderen die „Schienen-Fiaker" von Kleinbahn oder Klein Modellbahn erst einmal umdekoriert hat, der wird diese Garnituren auch stilgerecht einsetzen wollen.

Entsprechende Möglichkeiten bieten grundsätzlich alle Epoche-I-Anlagen, die den mehr oder weniger sonnigen Süden oder Südosten Alt-Österreichs zum Thema haben. Etwa das Etschtal, der Karst am Isonzo oder die Bucht von Triest bieten sich als thematische Schwerpunkte an.

Das Ausstatten mit epochengerechtem Zubehör ist heutzutage nicht mehr auf reinen Eigenbau beschränkt. Neben passenden Gebäuden gibt es mittlerweile auch Figuren und Straßenfahrzeuge in beträchtlicher Vielfalt.

Und wer keine ganze Anlage diesem Sonderthema widmen will, der kann sich auch mit einem Diorama für den Lazarettzug-Auftritt begnügen.

Hubertus Müller/hc

Verwundeten-Transporte

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs konzentrierte der Vielvölkerstaat Österreich-Ungarn seine Armeen an den östlichen und südöstlichen Landesgrenzen, während die deutschen Verbände primär im Westen offensiv wurden. Nach Anfangserfolgen gerieten die K.u.k.-Truppen bereits 1914 in Bedrängnis, verloren die Schlacht um Lemberg und mussten ganz Galizien räumen. Ohne die Lazarettzüge wäre der Blutzoll – 250 000 Tote – sicher noch höher gewesen. Diese Sanitätszüge bestanden aus bunt zusammengewürfelten Waggons mit spartanisch einfacher Einrichtung, erfüllten aber ihre Aufgaben höchst segensreich.


Foto: A. Horn/Bohmann-Verlag, Slg. Müller



www.kuestenbahn.de

Stilsicher

Kuestenbahn.de gehört zur seltenen Art der gut gestalteten und informativen Internetseiten.

■ Dieser Internetauftritt ist dreigeteilt und die Bestandteile heißen „Fehmarn“, „Tidebahn Jever – Harle“ und „Modellbahn Spur 1“. Da ist für fast jeden etwas dabei vom Vorbildfreund bis zum Modellbahner. Das Projekt „Fehmarn“ behandelt die Eisenbahn auf der Ostsee-Insel Fehmarn und in Ostholstein zwischen Eutin, Neustadt, Heiligenhafen, Burg (Fehmarn) und Orth sowie der Vogelfluglinie nach Dänemark über den Fährhafen Puttgarden. Ein weiterer Aspekt befasst sich mit den eingesetzten Fahrzeugen und den zuständigen Lokstationen sowie der Auflistung von Literaturquellen. Kartenmaterial, Gleispläne und zahlreiche Fotos beleben die Seite. Ganz ähnlich aufgemacht ist der Teil zur Tidebahn Jever – Harle. Dasselbe gute Niveau erreicht auch der Spur-I-Ableger der Internetseite. Dort werden pfiffige und sehr schön gestaltete Privatanlagen vorgestellt, aber auch die IG-Spur 1 Schleswig-Holstein stellt sich ausführlich vor und man erfährt etwas über den Weichenbau in Spur I.



www.spur-1-freunde-berlin

Zum Staunen

Wer träumt nicht von der gestalteten Spur-I-Anlage? In Hennigsdorf wurde ein Traum Wirklichkeit.

■ Etwa 300 Meter geschottertes und gealtertes Gleis, 45 Weichen und 28 Signale, verteilt auf einer Dreiecksanlage von 15 mal 12,5 Metern. Da lässt sich auch in der Königsspur I ordentlich Betrieb machen. Ein Bahnhof mit umgerechneter Bahnsteiglänge von 208 Metern erlaubt auch Züge mit sieben Schnellzugwagen. Was die Spur-I-Freunde aus Berlin in ihrem Hennigsdorfer Domizil aufgestellt haben, lässt Modellbahnerherzen in schnellem Takt schlagen. Dem gewöhnlichen H0-Bahner fällt beim Betrachten derartiger Spur-I-Homepages immer wieder die Vielzahl der erhältlichen Modelle, deren Preise er aber lieber nicht wissen will, auf.

www.ostkreuzblog.de

Immer auf dem Laufenden

Wer beim Berliner Ostkreuz up to date sein will, kommt an dieser Homepage nicht vorbei.

■ Selten ist wohl einem Bahnhof eine solche Fülle von Informationen aus jüngerer Zeit gewidmet worden wie dem Ostkreuz (siehe auch Beitrag ab Seite 28). Die in Chronik-Form angeordneten Fakten lassen die neueste Geschichte dieses einmaligen Bahnhofs lebendig werden und sie entlarven – leider – auch die jetzt begonnenen Baumaßnahmen als längst überfällig. „Das Onlinetagebuch zum Ostkreuz-Umbau“, so in der Selbstdarstellung zu lesen, wartet außerdem mit Artikeln aus der Berliner Tagespresse und natürlich mit jeder Menge Fotos auf. Von den Links sei vor allem jener empfohlen: http://ostx-gui.de/ – eine weitere sehenswerte Fotostrecke.

Modellbahn Aktuell

FKS ▸ *Warnkreuze in N und H0, Ladebleche in N*

In den Baugrößen N und H0 lieferbar sind Warnkreuze aus 0,2 mm dünnem Neusilberblech. Die Sets für beide Nenngrößen enthalten je acht Warnkreuze für eingleisige, unbeschrankte Bahnübergänge, je vier Doppelvollkreuze für mehrgleisige sowie sechs querstehende Halbkreuze für beschrankte Bahnübergänge. Mit den Ladeblechen können N-Bahner die Arbeitsabläufe an Laderampen realistischer wiedergeben. Info: FKS-Modellbau, Gerd Gehrmann, Alex-Devries-Str. 4, 47589 Uedem, Tel. (02825) 100420, E-Mail fks-modellbau@gmx.de.

WIKING ▸ *John Deere und Brantner in H0*

Der Still-Gabelstapler RX 70-25, auf der diesjährigen Spielwarenmesse als Silberling vorgestellt, bringt als H0-Hochstapler zwei Paletten mit Kisten für den umgehenden Funktionstest gleich mit. Der dreiachsige Brantner-Anhänger (Bild), ebenfalls eine Messeneuheit 2007, und der zwillingsbereifte John Deere 8530 (Bild) rücken noch rechtzeitig zur H0-Erntesaison aus. In den Farben der Spedition Dachser nimmt der MAN TGL Fahrt auf. Ein Staatsbesuch mit Adenauers Kanzlerlimousine und Polizeieskorte ist Thema eines weiteren Sets der Wirtschaftswunderjahre-Serie. Die H0-Modelle stammen aus historischen Wiking-Formen. Im Rahmen der Modellpflege rollt der Fendt Vario 930 mit Krampe-Muldenkipperanhänger als Gespann auf den modernen Bauernhof. Eine N-Neukonstruktion ist das Löschfahrzeug 10/6 als Compact-Line-Atego. Info: www.wiking.de.



CONRAD ELECTRONIC ▸ *Blaue DB-110 in N*



Exklusiv von Hobbytrain, der von der Haaner Firma Lemke reaktivierten Marke, werden für Conrad Electronic vier verschiedene N-Modell-Versionen der E 10.3 gefertigt. Die Bügelfalte ohne Schürze gibt es unter anderen als blaue 110 315-9 (Bild) der Bundesbahn. Die E-Loks sind mit Sommerfeldt-Scherenstromabnehmern ausgerüstet und verfügen über eine sechspolige Schnittstelle. Mit Metallgehäuse rollt das H0-Modell der E-Lok 185 545-1, besser bekannt als „Schwarze Witwe" der Mitsui Rail Capital Europe (MRCE), auf moderne H0-Anlagen. Gleichstrom- und Wechselstromversion werden exklusiv von Märklin/Trix für die Hirschauer produziert. Info: www.conrad.de.

MÄRKLIN ▸ *Württemberger Personenzug in H0*



Die späte Länderbahnzeit repräsentiert der Württemberger H0-Personenzug (Bild) mit T5, Gepäckwagen-Zweiachser und vierachsigen Personenwagen vierter, dritter sowie zweiter/dritter Klasse. Nebenbahnreisen zur DRG-Zeit fanden häufig mit den Vorbildern der Göppinger Abteilwagen zweiter/dritter Klasse BC-21 und dritter Klasse Cd-21 statt. Der Gepäck-Schürzenwagen Pw4üse erscheint im korrekten Längenmaßstab. Ebenfalls als Schürzenwagen, allerdings im Ozeanblau-Beige der Epoche IV, hat der Speisewagen WRügh 152 einen kulinarischen H0-Auftritt. Im modernen Hochgeschwindigkeitsverkehr sorgt dagegen der als günstiges Einstiegsmodell angekündigte vierteilige ICE 2 mit Sound für geräuschvolles Erscheinen. Der Stern des Von-Haus-zu-Haus-Verkehrs sank in der Epoche IV allmählich. Gleichwohl übernahmen sogar die eigentlich für Mittel- und Großcontainer vorgesehenen Tragwagen Lbgjs 598 noch Kleinbehälter-Transportaufgaben, was Märklin zu seinem Modell mit fünf Efkr-Behältern, einer Göppinger H0-Neuentwicklung, anregte. Für den VT 11.5 im Maßstab 1:220 ist nun auch das Ergänzungsset mit drei Zwischenwagen erhältlich. Info: www.maerklin.de.

US-Corner

Zu Dampflokzeiten waren wenig schmutzanfällige gedeckte Farben für die Wagen angesagt, weshalb die Chicago, Burlington & Quincy (CB&Q) Hoppers schwarz lackierte. Athearns H0-Modell des PS2893 Covered Hopper weist unter anderem Griffe und Tritte aus Draht und fein geätzte Dachlaufgitter auf. Trotz der feinen Details gehört der Hopper der preisgünstigen Ready-to-Roll-Serie an. Letzteres gilt auch für den 50-Fuß-Box-Car der Bangor and Aroostook, den die Amerikaner in N vorstellen. Auch dieser weist ein geätztes Laufgitter auf. Ohne Ätzteile müssen dagegen die beiden Traktoren Model B und 6420 von John Deere auskommen, die dafür ganz aus Metall gefertigt sind und in den Maßstäben 1:50 (im Bild der Model B) und 1:87 (Typ 6420) angeboten werden. Athearn-Modelle (alle siehe oberes Bild) sind über Noch (www.noch.com) erhältlich. Preiser bedient den US-Fan mit einem neuen Sechs-Figuren-Set (unteres Bild) mit US-Bahnpersonal. Gegenüber älteren H0-Figuren weisen die an dieser Stelle vorgestellten feinere Gravuren beispielsweise der Hände auf. Natürlich ist soviel Personal auf einer RS2 (Modell von Athearn) zuviel des Guten.

WEINERT MODELLBAU ▸ *Urglaskasten in H0*

Weinert bietet einen Komplettbausatz für den bayerischen Urglaskasten ML 2/2 an. Das Modell erhält einen Faulhaber-Motor und kann wahlweise mit RP25- oder NEM-Radsätzen versehen werden. Info und Bestellung: Tel. (04203) 9464.

HORNBY ▸ *Lastgeregelter Decoder*

Der Ankündigung folgt die erste Tat: Mit dem lastgeregelten DCC-Decoder R8215 (Bild) aus chinesischer Produktion nimmt das Hornby-Digitalsystem auf Xpress-Net-Basis konkrete Formen an. Der Decoder (17 x 10 x 3,7 mm) mit vier Funktionen verfügt über einen achtpoligen NEM-Stecker und erlaubt Einstellungen der Lokadresse, von Auslauf und Beschleunigung sowie der Fahrstufenanzahl. Info: www.hornby.com.

MODELLBAHN AKTUELL

TRIX ▸ *Rheingold-E10.12 und als Soundlok E 10.3 in H0*



In der Blau-Elfenbein-Lackierung des AW Freimann geht Rheingold-Lok E 10 1266 (Bild) mit dem neuen Soft-Drive-Sinus-Motor auf große H0-Fahrt. Im edlen Dunkelblau mit schwarzer Schürze macht auch die Bügelfalten-E 10 345 (Bild) als Soundlok eine gute Figur. Noch für DB Cargo ist die schwere Rangierlok 290 022-3 im Einsatz. Eine zweite Version des neu entwickelten Schiebeplanenwagenmodells auf Basis des UIC-Standardwagens ist der Rils der SNCF. Bereit für den Epoche-III-Dienst im Bundesbahn-Fernverkehr der Baugröße N zwischen Münster und München sind der Abteilwagen zweiter Klasse B4üm-54, der Liegewagen zweiter Klasse Bc4üm-62 und der Gepäckwagen D4üm-60, allesamt mit Kurzkupplungskinematik ausgerüstet. www.trix.de.

PIKO ▸ *Rheinbraun-185 in H0, EVB-Taurus in TT*



Wie beim Vorbild weisen auch beim H0-Modell der Rheinbraun-185 565-9 (Bild) die beiden Lokseiten unterschiedliche Werbemotive auf. Diese Herbstneuheit, die Wechselstromausführung mit lastgeregeltem Decoder, erscheint ebenso in der Hobby-Produktlinie wie die Railion-Logistics-185. Die 55 (G7.1) rollt in Epoche-III-Varianten der ÖBB und der SNCB an. Gleichfalls nicht nur für den Export bestimmt ist das aktuelle Startset mit PKP-Personenzug. Das so genannte Classic-Sortiment bereichert unter anderen die Version des Dieseltriebwagens der Baureihe 612 in der aktuellen Franken-Sachsen-Express-Beschriftung. Epoche-III-Bierwagen und Epoche-IV/-V-Kühlwagen, eingestellt bei der ÖBB, sind für „Mohrenbräu" unterwegs. Als 253 014-9 dieselt der Hercules für die Pressnitztalbahn über die Spur der Mitte, während sich die Porsche-Lok der E-Lok-Baureihe 182 und der EVB-Taurus besser unterm TT-Fahrdraht ausnehmen. Für den neuen TT-ICE 3 (siehe Probefahrt auf den Seiten 64 u. 65) wird eine Zehnerpackung mit Haftreifen angeboten. Info: www.piko.de.

UHLENBROCK
▸ *Decoder für 21-polige Schnittstelle*

Zum Aufstecken auf die 21-polige Schnittstelle, für die sich neben Märklin/Trix auch Liliput und Brawa entschieden haben, fertigt Uhlenbrock jetzt einen Multiprotokoll-Decoder mit Susi-Schnittstelle (Art.-Nr. 76330) und einen Intelli-Sound-Decoder (Art.-Nr. 36030) mit bereits integriertem Soundbaustein. Die in die Platine integrierte Buchsenleiste ermöglicht eine kompakte Bauform (20,5 x 15,5 x 5 mm beim soundlosen, 30 x 15,5 x 5,7 beim Intelli-Sound-Decoder). Damit man die Intelli-Sound-Decoder auch programmieren kann, liefert Uhlenbrock einen Susi-Adapter mit 21-poliger Steckerleiste. Info: www.uhlenbrock.de.

RIVAROSSI ▸ *DB-Liegewagen und -Sitzwagen mit Speiseraum in H0*



Komfort in der Bundesbahn-Epoche III: Die unverkürzten H0-Modelle des DB-Liegewagens zweiter Klasse, Bc4ümg (Bild), und des DB-Schnellzugwagens zweiter Klasse mit DSG-Speiseraum, BR4ymg (Bild), bereichern wieder den Anlagen-Fernverkehr. Der vierachsige Schiebewandwagen Habils der italienischen Staatsbahn FS ist auch im Maßstab 1:87 ein typischer Vertreter des modernen internationalen Güterverkehrs auf Schienen. Info: Hornby Deutschland GmbH, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124, E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

WILKINSON ▸ *Solinger Kaffee-O-Bus in H0*



Erstmals mit zwei Mitteltüren, geändertem Stoßfänger und neuer Sitzanordnung ist der Uerdinger Henschel (ÜH III s) samt Orion-Anhänger als H0-Beigabe (Bild) zum Wilkinson-Nassrasierer „Quattro Titanium“ jetzt auf dem Markt. Seit Ende August sind die Geschenksets im Schlecker-Homeshopping erhältlich. Das Solinger O-Bus-Vorbild der ersten Lieferserie 1952 bis 1954 mit Löhmers-Kaffee-Werbung trug die Wagennummer 3. Auch diese Modellentwicklung erfolgte in Kooperation mit dem O-Bus-Museum. Info: www.wilkinson.de, www.obus-museum-solingen.de.

JOUEF ▸ *E-Lok der Baureihe BB 26000 in H0*



Als 426192 der SNCF mit „FRET“-Beschriftung (Bild) rollt die E-Lok der Baureihe BB 26000 in den H0-Schnellverkehr. Das Vorbild, seit 1988 gebaut, leistet 5600 kW und ist 200 km/h schnell. Info: Hornby Deutschland GmbH, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124, Internet www.hornby-deutschland.de.

BREMOD ▸ *Harz- und säurefreies Spezialöl*

In 50-Milliliter-Gebinden mit Feinölspitze und Tropfverschluss wird das nach Herstellerangaben harz- und säurefreie Spezialöl angeboten, das sich nicht zuletzt wegen seiner Kriechfähigkeit für Triebfahrzeug- und Wagenmodelle sowie sonstige mechanisch bewegte Teile eignet. Info: www.bremod.com.

Modellbahn Aktuell

ROCO ▸ *RAm, FS-Breda & Co. in H0*



Eine regelrechte Offensive fährt Roco gerade zum Thema 50 Jahre „Trans Europ Express", denn neben dem vierteiligen RAm, der demnächst mit RAm von Mitbewerbern besprochen wird, ist auch der zweiteilige TEE der FS-BR 442 (nach seinem Hersteller auch „Breda" genannt, Bild) erhältlich. Als DB-Variante erscheint die 044 mit Kohlentender und nur einem Führerhausfenster. Ein ČSD-Kesselwagen zum Transport von Schwefelsäure bereichert den Epoche-IV-Güterwagenpark, während sich H0e-Schmalspurfreunde über ein Güterwagenset der ÖBB freuen dürfen. Mehr Infos: www.roco.co.at.

TILLIG ▸ *Doppelstockzug-Set und E5-Steuerwagen in TT*



Als Einmalauflage erschien jetzt das DR-Doppelstockzug-Set (Bild) in TT, bestehend aus der Elektrolokomotive E 11033 und zwei Doppelstockendwagen DB 7 in Epoche-III-Ausführung. Für Wendezüge, bevorzugt im Großraum Magdeburg, kamen in der zweiten Hälfte der 60er-Jahre die neu entwickelten E5-Steuerwagen zum Einsatz, nach deren Vorbild das TT-Modell im grünen DR-Farbkleid der Epoche IV anrollt. Info: www.tillig.com.

FLEISCHMANN ▸ *DB-Leig-Einheit und 146 in N*

Mit der Zugzielanzeige Aachen Hbf erscheint eine in NRW eingesetzte 146 im Piccolo-Maßstab. Eine DB-Leig-Einheit macht den Epoche-III-Stückgutverkehr in N flott. Info: www.fleischmann.de.



LILIPUT ▸ *ÖBB-42 mit Kabinentender in H0*



Auch bei den ÖBB waren die einstigen Kriegsloks lange unverzichtbar. Als durchgehend schwarze ÖBB-Variante erscheint die 42.2397 mit vierachsigem Kabinentender und ohne Windleitbleche. Infos: www.liliput.de.

NOCH

Modellbauwettbewerb

● Szenen mit Figuren, seien es Menschen oder Tiere, machen den Reiz der Modellbahn aus. Haben Sie schon mit dem Gedanken gespielt, ein romantisches, trauriges oder auch gefährliches Erlebnis im Modell nachzugestalten? Oder steht Ihnen der Sinn eher nach einer Phantasie-Kreation?



Foto: Frickel

Eine alltägliche Szene in der Epoche III kann in einem Schwarzweiß-Foto noch realistischer wirken.

Welche Idee Sie auch immer verfolgen, Noch ist dabei. Der Hersteller hochwertigen Modellbahn-Zubehörs veranstaltet einen internationalen Modellbauwettbewerb unter dem Motto „Meine Lieblingsszene". Mit Beginn der Aktionswochen am 15. Oktober 2007 können Sie sich bei teilnehmenden Händlern die Anmeldung holen und nebenbei auch noch Noch-Aktionsartikel einkaufen. Sie dürfen als Einzelperson oder mit einem ganzen Club teilnehmen. Eine Unterscheidung findet dabei nicht statt. Da Noch ein Herz für Familien hat, gibt es auch fünf Sonderkategorien: Kinder (bis 10 Jahre), Jugendliche (11 bis 16 Jahre) sowie Mutter und Tochter/Sohn, Vater und Tochter/Sohn und Familien.

Die Anmeldung schicken Sie bis zum 4. April 2008 an Noch, zu Händen Frau Anke Holzer. Da die Jury anhand von Bildern ihre Favoriten kürt, brauchen Sie nicht die von Ihnen gestaltete Szene aus der Anlage zu reißen und einzusenden.

Da wären wir auch schon bei den Bewertungsgrundlagen, die wir aus dem bald bei den Fachhändlern ausliegenden Flyern zitieren:

1) Machen Sie Fotos von Ihrer Lieblingsszene: Sie gestalten Ihre Lieblingsszene als H0-Modell und senden vier bis maximal zehn Fotos ein. Bitte fotografieren Sie Ihre Szene von allen Seiten. Die Einsendung soll als Digitalbilder auf CD-Rom (Dateigröße jeweils mindestens 2 MB, bitte nicht als E-Mail) oder als Fotoausdruck (glänzend, Mindestmaße 18 x 13 cm, keine Polaroidfotos) erfolgen.



Landwirtschaftliche Szenen auch ganz ohne Eisenbahn erfordern Fingerspitzengefühl bei der Gestaltung.

2) Schicken Sie einen kleinen Steckbrief Ihrer Szene, in dem folgende Fragen beantwortet werden: Was stellt meine Szene dar? Warum habe ich gerade diese Szene ausgewählt? Welche Materialien habe ich verwendet?

Die Jury bewertet nach folgenden Kriterien: Originalität der Idee, gestalterische Umsetzung, Qualität der Ausführung und die fotografische Umsetzung. Trotz der ganz eigenen Wirkung von Schwarzweiß-Bildern sollten Sie auch Farb-Fotos mitschicken, denn ihre Modell-Wirklichkeit ist ja keineswegs grau.

Sie sehen, es gibt viele Möglichkeiten zu punkten. Im MODELLEISENBAHNER werden zum Abschluss die interessantesten Entwürfe präsentiert. Natürlich gibt es auch etwas zu gewinnen: 1. Preis: Miniatur-Wunderland. Ein Wochenende in Hamburg für zwei Personen mit Besuch des Miniatur-Wunderlandes (zwei Nächte für zwei Personen; Eigenanreise).

2. und 3. Preis: Noch-Profi-Seminar, Teilnahme an einem Noch-Profi-Seminar in Wangen im Allgäu (für zwei Personen inklusive einer Übernachtung; Eigenanreise).

4. bis 10. Preis: Attraktives Modell-Landschaftsbau-Überraschungspaket von Noch. Je ein Landschaftsbau-Überraschungspaket ist auch für die Gewinner in den fünf Sonderkategorien ausgelobt.

Also nicht vergessen: Ab 15. Oktober gibt es die Anmeldeformulare beim teilnehmenden Fachhandel (Liste im Internet unter: www.noch.com).

Oder ist vielleicht pulsierendes Leben in einer Stadt Ihr Thema? Wir sind gespannt.



Fotos (2): Noch

3. MRG-MODELLBAU-SEMINAR

Anmeldung noch möglich

● Am Samstag, 6., und Sonntag, 7. Oktober 2007, findet das dritte MRG-Modellbau-Seminar statt. Dafür besteht noch die Möglichkeit der Anmeldung und zwar bis zum Seminarbeginn. Der Veranstalter weist darauf hin, dass sich die telefonische Erreichbarkeit der Volkshochschule (VHS) Bad Mergentheim verändert hat. Die neuen Nummern lauten (07931) 574300 für Telefon und (07931) 574907 für Fax. Nach Ende der Schulferien ist die VHS Montag bis Freitag von 9 bis 13 Uhr, am Dienstag auch von 14 bis 16 Uhr und am Mittwoch von 14 bis 18 Uhr erreichbar. Mit der Einzahlung der Seminargebühr von 120 Euro (MODELLEISENBAHNER-Abonnenten und Eisenbahn-Romantik-Clubmitglieder 110 Euro) wird die Teilnahme bestätigt: Kurs-Nr. 72m-299, Konto 100 18 90, BLZ 673 525 65, Sparkasse Tauberfranken. Aktuelle Informationen zum Seminar finden sich außerdem unter www.michael-robert-gauss.de.

MODELLBAHN AKTUELL

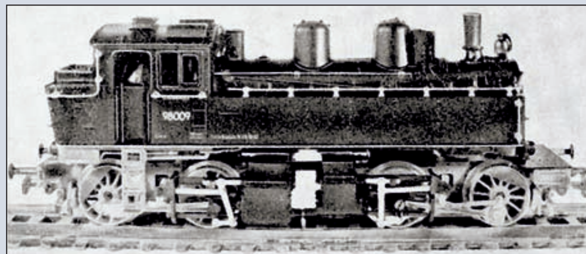
REVELL/FALLER

Tag des Modellbaus

● Mit Aktionen in 60 bundesdeutschen Städten wird am Mittwoch, 10. Oktober 2007, der Tag des Modellbaus begangen. Für den von der Firma Revell initiierten Aktionstag, der nun zum zweiten Mal stattfindet, räumen zahlreiche Spielwarengeschäfte und Fachabteilungen von Kaufhäusern Regale beiseite, um Platz zu schaffen für Bastelangebote rund um den Plastikmodellbau. Mit Faller, Tamiya und Heller (Glow2B) beteiligen sich weitere wichtige Hersteller. Der Deutsche Plastikmodellbauverband (DPMV) wird die Mitmachaktionen des Handels betreuen und auch selbst Bastelveranstaltungen durchführen. „Alle Beteiligten sind sich darüber einig, dass die breite Basis Voraussetzung für einen nachhaltigen Erfolg des Aktionstages ist", betonte Lutz Wagner von der betreuenden PR-Agentur Headware.

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 35 JAHREN: *„Kreuzspinne" aus Italien*



● Das muss den DDR-Leser seinerzeit mächtig gegrämt haben: Ausgerechnet ein Hersteller aus (dem kapitalistischen) Italien legt ein H0-Modell der „Kreuzspinne", BR 98.0, auf! Die in Ausgabe 10/1972 ausführlich vorgestellte Lokomotive fand trotz einiger Maßabweichungen das Lob der Redaktion. Hervorgehoben wurde die seinerzeit ausgezeichnete Detaillierung und die solide Zugkraft. Vermutlich schreckten heimische Hersteller vor dem komplizierten Fahrwerk der Maschine zurück, und so mussten weit über 30 Jahre vergehen, ehe Gützold das H0-Modell auf der Spielwarenmesse in Nürnberg ankündigte und in diesen Tagen an den Handel ausliefert (siehe auch Test ab Seite 74).

MÄRKLIN

LGB-Übernahme: „Ein Aktivposten für die Zukunft"

● Mit der Komplettierung des Geschäftsführungs-Trios durch Thomas Bauer, zuvor unter anderem Finanzvorstand bei der Wöhrl AG und bei Märklin jetzt Nachfolger von Dr. Jan Kantowsky, erklärte Märklin-Chef Axel Dietz , das Ende der Sanierung sei in Sicht und die aktuelle Geschäftsführung langfristig ausgerichtet. Unterdessen expandiert der Märklin-Firmenverbund und hat innerhalb eines Monats gleich zwei Firmen übernommen. Im Interview steht der Vorsitzende der Märklin-Geschäftsführung Rede und Antwort. Die Fragen an Axel Dietz stellte MEB-Chefredakteur Dr. Karlheinz Haucke.

MEB: Herr Dietz, Sie stehen nun seit einem halben Jahr an der Spitze Märklins. Wie fällt Ihre persönliche Zwischenbilanz aus?

Axel Dietz: Märklin hat in den vergangenen Monaten in einem stagnierenden Markt Anteile hinzugewonnen und die Basis für weiteres Wachstum gelegt. Die Übernahme von LGB in den Märklin-Firmenverbund erweitert darüber hinaus das Pro-



Märklin-Chef Axel Dietz: „Den Verlust der Arbeitsplätze haben weder die Banken noch wir zu verantworten."

duktangebot, die Konsumentenbasis, und entzerrt die saisonale Umsatzabhängigkeit. Das ist ein Aktivposten für die Zukunft. Die emotionale Komponente des Hobbymarktes Modelleisenbahn erfordert einen anspruchsvoll differenzierten Einsatz der Instrumente des Marketings. Das zu erkennen und es umzusetzen, war meine wichtigste Erfahrung der ersten Monate.

MEB: Wie geht es nach dem Kauf wesentlicher LGB-Aktiva wie Formen, Werkzeuge und Markenrechte mit der Lehmann-Gartenbahn weiter? Wann ist mit einer Produktionswiederaufnahme und an welchen Standorten zu rechnen?

Axel Dietz: LGB wurde von uns am 1.8.2007 übernommen. Nun müssen wir zuerst Einblicke in die früheren Geschäftsvorgänge nehmen. Vorher sind fundierte Aussagen über die weitere Entwicklung nicht präzise zu treffen. Wir sind froh, diese erfolgreiche Marke mit ihren faszinierenden Produkten in unserem Firmenverbund zu haben, und werden alles daransetzen, sie wieder zur alten Marktstärke zu führen. Die LGB-Produkte werden in Zukunft im Märklin-Firmenverbund hergestellt. Eine wichtige Rolle dabei spielt unser seit 1993 bestehendes Werk in Ungarn.

MEB: In der Öffentlichkeit wurden die Banken und ebenso Märklin vor allem von der Stadt Nürnberg wegen des Arbeitsplatzverlustes heftig attackiert. Aber war es nicht so, dass das ursprüngliche Übernahmeangebot seitens der Firma Märklin, das dann zugunsten eines Mitbieters ausgeschlagen wurde, sogar den Erhalt von 75 Arbeitsplätzen in Nürnberg beinhaltet hatte?

Axel Dietz: Den Verlust der Arbeitsplätze haben weder die Banken noch wir zu verantworten. Die Darstellung stellt Ursache und Wirkung auf den Kopf. Unser Angebot vom Dezember beinhaltete den Erhalt von 80 Arbeitsplätzen. Durch die vor Monaten erfolgte Kündigung der LGB-Belegschaft durch den Insolvenzverwalter und die Unsicherheit über den weiteren Fortgang sind Fakten entstanden, die eine seriöse Perspektive für mehr als die von uns jetzt geplanten zirka 20 Arbeitsplätze am Standort nicht zulassen.

MEB: Der Märklin-Produktionsverbund zeigt im Rahmen der Restrukturierungsmaßnahmen ein verändertes Bild. Welche Gründe führten zu der Entscheidung, neben Sonneberg auch den Trix-Standort Nürnberg aufzugeben?

Axel Dietz: Ein Produktionsstandort dieser Größenordnung hat keine Chance auf wirtschaftliche Bestand. Wäre unser Übernahmeangebot für LGB im Dezember angenommen worden, wäre in Bezug auf die Trix-Pro-

HORNBY DEUTSCHLAND

Zurüstteile nachgeliefert

● Pufferbohle und Spur-N-Standardkupplung, bei der ersten diesjährigen Hornby-Auslieferung der Arnold-V80 schmerzlich vermisst, werden von Hornby Deutschland inzwischen gratis an Händler und Endkunden nachgesandt, ebenso das fehlende Servicedatenblatt mit Ersatzteilnummern und Explosionszeichnung. „Allen Modellen, die seit 1. August 2007 ausgeliefert werden, liegen alle notwendigen Tausch- beziehungsweise Zurüstteile und ebenso die jeweiligen Servicedatenblätter bei“, versicherte Geschäftsführer Knut Heilmann.

FLEISCHMANN

Erweiterte Geschäftsführung

● Bei der Firma Fleischmann, dem traditionsreichen Nürnberger Unternehmen, weht ein neuer Wind: Neben Horst Fleischmann, dem bisher alleinigen Geschäftsführer, bestellte die Gesellschafterfamilie Dr. Peter Förster und Wolfgang Topp zu Geschäftsführern. Peter Förster ist langjähriger Technik-Leiter bei Fleischmann, Wolfgang Topp, der frühere Märklin-Chef, ist seit 2005 Berater der Nürnberger und übernimmt das Ressort Marketing und Vertrieb.



MESSE-KALENDER

12. – 14. OKTOBER 2007:
Modell-Hobby-Spiel, Leipzig.

26. – 28. OKTOBER 2007:
Eurospoor, Jahresmesse in NL-Utrecht.

1. – 4. NOVEMBER 2007:
Faszination Modellbau, Friedrichshafen.

9. – 11. NOVEMBER 2007:
Hobby, Freizeit, Spiele und Modellbau auf der Chemnitzer Herbstschau.

15. – 18. NOVEMBER 2007:
Modellbahn & Modellbau Süd, Stuttgart.

duktion höchstwahrscheinlich anders entschieden worden.

MEB: Bedeutet die Schließung dieser beiden Standorte eine Stärkung der Standorte Göppingen und Györ oder wächst vielmehr der Produktionsanteil aus China, nicht zuletzt durch LGB?

Axel Dietz: Die beiden Standorte, dabei vor allem Göppingen, werden gestärkt. Die Investitionen werden um 50 Prozent erhöht. Wie in der Vergangenheit werden einfachere Teile zugekauft, auch aus China.

MEB: Bedeutet die Übernahme des Spur-I-Spezialisten Hübner, der übrigens auch in China fertigen ließ, dass Märklin seine Aktivitäten in der Königsspur weiter ausweitet?

Axel Dietz: Unser Engagement in der Spur I wird durch die ab Mittwoch, 22. August 2007, erfolgte Übernahme der Firma Hübner Feinwerktechnik GmbH in den Märklin-Firmenverbund enorm verstärkt. Alle Werkzeuge sowie das Fertigwaren- und Ersatzteillager gehen an Märklin. Die Lieferung der Fertigware, die Ersatzteilversorgung und der Reparaturservice werden in vollem Umfang zentral von Göppingen aus fortgeführt.

MEB: Mit Ausnahme von TT und den heutzutage nicht mehr so verbreiteten Spuren 0 und S zeigt die Märklin-Gruppe jetzt in allen gängigen Nenngrößen Flagge. Ist etwas dran an den Gerüchten, dass Märklin auch Pläne für die so genannte Spur der Mitte, also TT, in der Schublade hat?

Axel Dietz: TT ist eine reizvolle Baugröße. Pläne, sie ins Programm aufzunehmen, haben wir dennoch definitiv nicht. Unser Angebot deckt alle gängigen Baugrößen und damit fast 100 Prozent des Modelleisenbahnmarktes ab.

MEB: Vernachlässigt wurden in den letzten Jahren die treuen Anhänger von Trix Express. Wird es für diese Modellbahner künftig wieder Modelle aus dem Hause Märklin selbst geben?

Axel Dietz: Keine Firma gibt leichtfertig ein Marktsegment auf. Für die Herausnahme von Trix Express aus dem Angebot waren ausschließlich wirtschaftliche Gründe maßgebend. Sobald wir ein wirtschaftlich sinnvoll zu produzierendes Volumen am Markt erkennen, werden wir neu entscheiden.

Der Kommentar

Man wird sicher noch geraume Zeit über den von Merkwürdigkeiten begleiteten Niedergang des Lehmann-Patentwerks und seiner erfolgreichen Marke LGB und die zweifache Insolvenz spekulieren. Zu viele Fragen blieben bislang offen und Schuldzuweisungen nicht aus. Hält man sich aber an die Fakten, dann wird schnell klar, dass die Stadt Nürnberg und deren Wirtschaftsdezernent Roland Fleck eine höchst unglückliche Rolle bei dem Versuch spielten, Arbeitsplätze zu erhalten. Besser der Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach: Hätte man sich von dieser Volksweisheit leiten lassen und, statt im Dezember 2006 in Euphorie auszubrechen, die finanziellen Möglichkeiten des Interims-Eigentümers genauer geprüft, dann ständen die meisten LGB-Mitarbeiter und -Mitarbeiterinnen und mit ihnen die restliche Trix-Mannschaft auch weiterhin in Lohn und Brot. Der Schwarze Peter gebührt, ungeachtet aller guten Absichten, der Frankenmetropole! *Karlheinz Haucke*

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab Heft 1/2007,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,80 €
Jahres-Abonnement
Inland: 45,40 €
Schweiz: 86,70 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

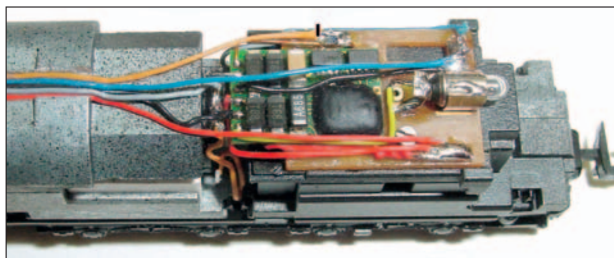
VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5
85386 Eching
Telefon (089) 319 06 - 0
Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000



Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422




Foto: Wiencirz

AUF VORDERMANN

Für DCC- und Selectrix-Fahrer: Gunter Wiencirz bringt Rocos N-Doppellok V 188 exzellentes Fahrverhalten bei.


Foto: Tiedtke

BETRIEB NACH VORSCHRIFT

Beeindruckendes Schlusskapitel: Inzwischen läuft auf der Bad Driburger Ottbergen-Anlage nahezu alles nach Plan.

www.vgbahn.de

www.modelleisenbahner.de


Foto: Joachim Schmidt

JAGDFIEBER IM BÜSSING

In Bus-Oldtimern auf Dampflokjagd: Vor 25 Jahren war das in der DDR noch möglich, bald aber offiziell unerwünscht. Eine ungewöhnliche deutsch-deutsche Bahngeschichte.

Außerdem

Mädchen für alles

Mit Spannung erwartet, bei uns im Test: Märklins Neukonstruktion der 218 rückt an.

Die Hof-Chroniken

Seine Bilder hängen in Galerien und Museen: John Fasulo, Eisenbahnfotograf aus den USA.

Alternatives TV-Programm

Ehepaar Wiehn schwört auf eigenen Kanal.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.


Foto: Kerber

SCHÖNHEIDER MINIATUREN

Mit Überladerampe, Gleiswaage und der Mulde-Brücke ergänzt Georg Kerber seine Wilzschhaus-Anlage.

Das November-Heft erscheint am **17. Oktober** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


Foto: Ross

LUFTIGE AUSSICHT

Eine Herausforderung für Mensch wie Material: Mit dem Tibet-Zug geht es in atemberaubende Höhen.